N° 287. — 7e Année.
(Tous les Jeudis)

Dans ce Numéro, un hors-texte en couleurs : RAGUENEAU

10 Mars 1904
40 centimes.

LA VIE AU GRAND AIR

Au Critérium de Consommation

LE PLEIN D'ESSENCE

(Voir l'article à l'intérieur du Numéro.)

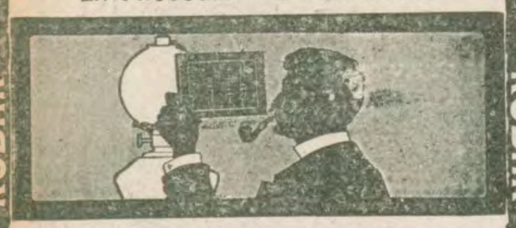
Le Critérium de Consommation ◈ Le Cross National anglais ◈ Le duel Pini-San Malato ◈ Les 1.000 kilomètres

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

KODAK · KODAK

KODAK

LA PHOTOGRAPHIE SIMPLIFIÉE



TOUTES LES LUMIÈRES

SONT BONNES POUR IMPRIMER

DES ÉPREUVES AVEC LES PARIERS EASTMAN

(BROMURE, DEKKO, VELOX)

CARTES POSTALES SENSIBLES depuis 0fr.60 la pochette

EN VENTE CHEZ

EASTMAN KODAK

PARIS — 5, Avenue de l'Opéra ✱ 4, Place Vendôme

LYON — 26 et 28, Rue de la République

KODAK · KODAK

OPTIQUE - ÉLECTRICITÉ - MÉCANIQUE

RADIGUET & MASSIOT

13 et 15, boulevard des Filles-du-Calvaire, PARIS

Orléans — Loiret

P. MÉRÉ DE CHANTILLY

Médailles d'Or aux Expositions

ONGUENT ROUGE MÉRÉ

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU

Guérison rapide et sûre des *Boiteries, Ecarts, Efforts, Vessigons, Molettes, Engorgements, Courbes, Suros, Eparvins.*

Effet gradué à volonté.—Pas de traces.

LA BOITE, AVEC BROCHURE, FRANCO : 3 FR. 50

LE PHYSIC BALL MÉRÉ

Est le meilleur purgatif pour tous genres de Chevaux

EMBROCATION MÉRÉ

Dite ***Trésor du Sportsman***.

Liniment révulsif sans rival pour fortifier les jambes des chevaux

La bouteille : 5 fr. — Franco gare, 5 fr. 60.

CAPSULES PERRONCITO ŒSTRES et VERS DU CHEVAL | 3 fr. la Boîte

---

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en **48 HEURES** les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.

113, faub. St-Honoré, Paris

AUTOMOTEUR avec GARDE-ROBE

Bouchon se retirant sous le siège

DUPONT

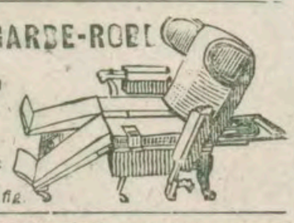
Fabricant breveté s. g. d. g.

FOURNISSEUR DES HOPITAUX

PARIS, 10, Rue Hautefeuille

LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES

Envoi Fco Catalogue contenant 423 fig.



NOUILLES & MACARONIS FRAIS AUX ŒUFS

SCAPINI

BISCUITS

MAISON PRINCIPALE

38, Bd de Strasbourg – PARIS

E. MEZIDON

146, Rue de Rivoli, 146. — PARIS

30 YONS PRUDENTS

La plus importante Manufacture d'Appareils pour l'**USAGE INTIME** des deux sexes. — Modèles *sérieux* et *amusants*. — *Marque très recherchée* aux Colonies et à l'Etranger.

Envoi gratuit du Catalogue sous pli cacheté

EXPEDITIONS *sans marque extérieure*

CONSEILS & RENSEIGNEMENTS. — *Téléphone 215-12*

La plus SIMPLE — *Avant d'acheter une automobile* — La plus CONFORTABLE

essayez la **BERLIET** modèle de

GRAND TOURISME 1904

12, Chemin des Quatre-Maisons, 12

LYON-MONPLAISIR

La plus SILENCIEUSE — ENVOI DU CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE — La plus ROBUSTE

ERNEST LOSTE livre de suite

Les 12-Chevaux BAYARD

Voir aux Petites Annonces la liste des Voitures d'occasion disponibles.

A. CLÉMENT, Constructeur

VENTE - ACHAT - ECHANGE

37, RUE BRUNEL, PARIS ✱ Téléphone 555-43

Marque Déposée

La Nouvelle Pile

"SPARK"

à liquide Immobilisé

assure la marche parfaite

des AUTOMOBILES

par son Ampérage élevé (20 à 22 Amp.)

et la chaleur de son étincelle

PAZ & SILVA Constructeurs-Électriciens

55, rue Ste-Anne, Paris

LES CÉLÈBRES VOITURES & MOTEURS MERCÉDÈS

Se font dans les types suivants :

20-24 CHEVAUX

28-32 CHEVAUX

40 CHEVAUX

60 CHEVAUX

90 CHEVAUX

Se méfier des Contrefaçons

C.-L. CHARLEY

71, Av. des Champs-Élysées, Paris

Adresse Télégraphique : AMCHARLEY, concessionnaire exclusif. Téléphone : 549-77

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE**, 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10 fr. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN. — Avoir soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.***

La **Maison EYQUEM**, 191, Boulevard Péreire, PARIS

pourra vous livrer à partir de **25 fr.** *des appareils reproduisant à mille exemplaires l'écriture de votre machine à écrire ou à trois mille exemplaires, votre écriture manuscrite.*

Fabrique de Papiers cirés

APPAREILS EXTRA-RAPIDES

Pour imprimer sans préparation et en noir

les Circulaires, Convocations, etc.

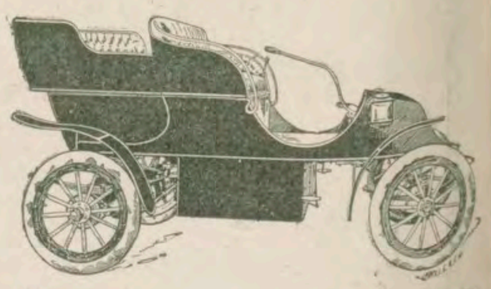
TÉLÉPH : 508-77

LA VOITURE DE L'AVENIR

la plus pratique, la plus simple et la plus économique, c'est

L'ÉLECTRIQUE

Waverley



qui se trouve exposée chez MM. GODARD & Cie, concessionnaires exclusifs pour la France.

Cycles et Motocyclettes

ALCYON

PARIS - 22, avenue de la Grande-Armée - PARIS

M. W. K. VANDERBILT Jr

a atteint le premier

148 kil. 550 m. à l'heure

Sur ses PNEUS

CONTINENTAL

avec les nouvelles toiles

18, RUE BRUNEL, PARIS

Afin d'être mieux servis recommandez-vous de la Vie au Grand Air en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats.

AUTOUR DES SPORTS

M. GASTON GERVILLE-RÉACHE

Un banquet de 300 couverts, offert à M. G. Gerville-Réache, député de la Guadeloupe, pour fêter son élection à la vice-présidence de la Chambre, vient d'avoir lieu au Grand Hôtel.

(Cl. Eug Pirou, boulevard Saint-Germain.)
M. G. GERVILLE-RÉACHE.

Nous profitons de cette occasion pour donner à nos lecteurs la photographie de l'éminent député qui est, en même temps qu'un grand ami des sports, une des plus fines épées du Parlement; il a su, dans six rencontres sensationnelles, réaliser sur le terrain les belles espérances qu'il avait su donner en salle d'armes.

Président de l'Exposition d'hygiène, de sports et de pêche qui va s'ouvrir au Grand Palais, M. Gerville-Réache est trop connu de nos lecteurs pour avoir besoin d'une présentation; disons seulement qu'il a été le rapporteur ou le président de la plupart des grandes commissions parlementaires. Il s'est cependant spécialisé dans l'étude des questions maritimes, commerciales et coloniales.

LYON CONTRE TOULOUSE.

L'autre semaine un match de football-rugby s'est disputé à Toulouse entre les équipes du F.-C. de Lyon et le S. O. des Etudiants de Toulouse. Le Stade Olympien est sorti vainqueur par 10 points contre 9 à Lyon. Un temps épouvantable n'a cessé de régner pendant toute la partie.

UN COUP DE PIED FRANC A LYON
(Les blancs sont les Lyonnais, les noirs les Toulousains.)

UN CHALLENGE DE CROSS-COUNTRY

L'Union Sportive Troyenne vient d'être chargée de l'organisation d'un challenge de cross-country, affecté à une course par équipes d'un nombre illimité de coureurs, dont les quatre premiers seulement compteront pour le classement.

Le Comité de l'Union Sportive Troyenne devra, chaque année organiser la course et en supporter les frais d'organisation. Le challenge portera le nom de Challenge P. Fournier et se courra sur 12 kilomètres environ.

LE CHALLENGE P. FOURNIER
(Union Sportive Troyenne).

Le challenge restera entre les mains du club vainqueur jusqu'à l'épreuve suivante. Il deviendra la propriété définitive du club qui l'aura gagné trois années consécutives.

La course est internationale et ouverte à toutes les équipes appartenant aux sociétés françaises et étrangères reconnues par l'U. S. F. S. A. et invitées par le Comité organisateur du challenge.

LES CHIENS

Le Saint-Bernard.

Les vrais chiens de Saint-Bernard deviennent de plus en plus rares; au couvent même dont la race est originaire, il n'y en a plus de " purs " et les quelques chiens dits du couvent, conservés à l'Abbaye du Grand Saint-Bernard pour la recherche des voyageurs égarés, ne ressemblent que de très loin au fameux Bary.

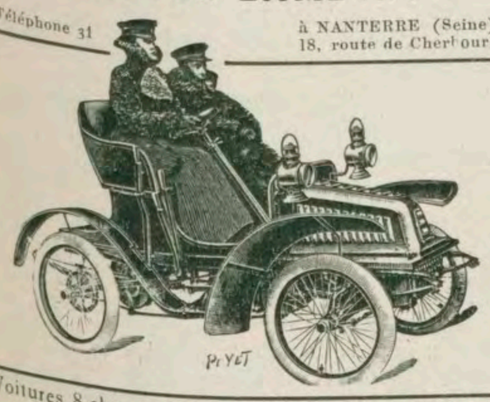
ATHOS
chien de Saint-Bernard appartenant à Mme Pierre Peugeot.

Quelques éleveurs de la Suisse et de la région française des Alpes ont cependant, par des croisements judicieux, retrouvé le "type Saint-Bernard".

Athos, qui appartient à la charmante femme de M. Pierre Peugeot, l'un des actifs directeurs de la maison bien connue de nos lecteurs, Les Fils de Peugeot Frères, est un des plus beaux types existant actuellement. Superbe d'allure, très doux avec ses maîtres et les enfants, il est excellent gardien.

Voitures et Canots Automobiles

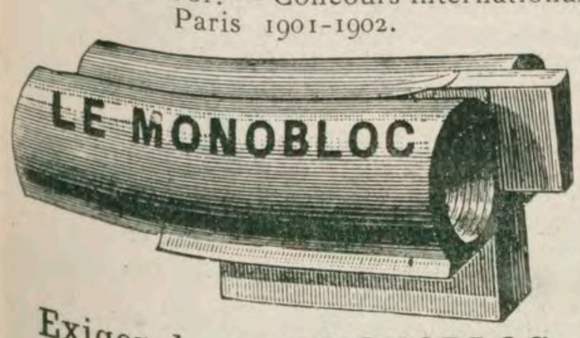
SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS
PROSPER LAMBERT
Téléphone 31 — à NANTERRE (Seine). 18, route de Cherbourg



Voitures 8 chx.	2 places, modèle 1904 ...		3.800 fr.
— 8 —	4 —	— 1904 ...	4.200 fr.
— 9 —	4 —	— 1904 ...	5.200 fr.
— 12 —	2 cylindres et 4 places ..		7.900 fr.

SPÉCIALITÉ DE CHASSIS 8, 9, 12 ET 24 CHEVAUX

LE MEILLEUR DES CANONS
POUR FUSIL DE CHASSE
12 Médailles d'or. — Concours international Paris 1901-1902.



Exiger le mot MONOBLOC
Lire le **FUSIL MODERNE**, franco contre 0 fr. 60 en timbres-poste. Renseignements : **M. Hennequin**, agent général, 45, r. Jacob, Paris, et chez les principaux armuriers.
VIDIER, armurier, 1 bis, r. de Chaillot, Paris
GONDRE, id., 7-9, pass. Choiseul, id.
SCHERRER, id., 47, r. Brochant, id.
CHEVALIER, id., 9, r des Filles St-Thomas, id.
GAYTTE, id., 32, r. Richelieu, id.
CHOBERT, id. 16, r. Lafayette, id.
WEIL-MAY, id., 128, r. de Provence, id.
DECRE, id., 83, r. de Rennes, id.
FILLIAT, id., 169, boul. St-Germain, id.
BUCHERON, id., à Moulins (Allier).
GIORDANI, id., 1, cours Napoléon, Ajaccio (Corse).

PROTECTEUR
Applicable sur TOUS PNEUS NEUFS & USAGÉS
Évite
DÉRAPAGE, CREVAISONS
ÉCHAUFFEMENT POUSSIÈRE
CHAMEROY
AU VESINET (S.-et-O:)

En Voyage, à la Campagne, à la Chasse les
COMPRIMÉS VICHY-ÉTAT
permettent de rendre instantanément toute boisson ***alcaline*** *et* ***gazeuse***
2 fr. le flacon de **100 Comprimés.** — EXIGER LA MARQUE : **VICHY-ÉTAT**

N'ACHETEZ RIEN (autos, cycles, pneus, vêtements, etc.) avant d'avoir écrit à la
COMMISSION GÉNÉRALE, 67, boulevard Sébastopol, Paris
qui vous fera ***BÉNÉFICIER****, dans n'importe quelle maison que vous choisirez, d'un* **GROS BÉNÉFICE** *pouvant s'élever jusqu'à 20 0/0*

OFFICIERS MINISTÉRIELS

A adj. s^r 1 ench. Ch. des Not. de Paris, 15 mars 1904.
1° PLACE VENDOME, N° 22, rue des Petits-Champs, 99 et pl. Marché-Saint-Honoré, 29. Cont^e 2.095^m99. Mise à prix : 2.100.000 francs.

2° PLACE VENDOME N° 24, rue des Petits-Champs, 101. C^ce 708^m99. Mise à prix : 1.200.000 frs. M^e MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, not. qui délivre permis visiter.

PROPté 593^m, rue des Marais, 42 (10^e), pouvant servir p^r installation commerciale ou industr. A adj. ch. not., 15 mars 1904. Mise à prix : 130.000 f. M^e HUGUENOT, not., 50, rue La Boëtie.

ST-MANDÉ Pté, r. Eugénie, 13, et av. Tourelle, 14. M^on rapp. et pavill. C^e 831^m 25. R. br. 5.800 f. M. a p. 80.000 f. A adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, 22 mars. M^e COTELLE, not., 25, bd Beaumarchais.

SURESNES Pté de campagne, rue Pagès, 24. Cont. 1,267^m72 M. à p. 22.000 fr. A adj. s. 1 ench. ch. not. Paris, le 29 mars. S'ad. à M^e GRESLÉ, n^e à Paris, 87, r. Rennes, et s^r les lieux p^r v.

BELLE PROPRIÉTÉ à TRÉON (E.-et-L.), avec conf. moderne. Communs, parc, jardin. Cont. 16.000 m. Beau pays de chasse et pêche, à vendre p. ad. ud. le 14 mars 1904, à 2 h. en l'étude de M^e DUPONT, not. à Dreux (E.-et-L.).

MAISON à Paris, av. de Versailles, 92. C^e 397^m90. Rev. 18 325 fr. M. à p. 255.000 f. à adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, le 29 mars 1904. S'adr. à M^e FAROUX, notaire, rue du Louvre, 5.

VENTE au Palais, le 23 mars 1904, à 2 heures, sur baisse de mise à prix.
IMMEUBLES AU KREMLIN-BICÊTRE
Av. de Bicêtre, 25, et rue du Fort-de-Bicêtre, 1.
1^er Lot. — Superficie..... 177 mètres 63 cent.
Mise à prix..... 3,300 francs.
2^e Lot. — Superficie..... 249 mètres 07 cent.
Mise à prix..... 4,200 francs.
3^e Lot. — Superficie..... 324 mètres 92 cent.
Mise à prix..... 5,000 francs.
4^e Lot. — Superficie..... 306 mètres 60 cent.
Mise à prix..... 5,100 francs.
5^e Lot. — Superficie..... 285 mètres 73 cent.
Mise à prix..... 4,800 francs.
6^e Lot. — Superficie..... 332 mètres 50 cent.
Mise à prix..... 3,600 francs.
7^e Lot. — Superficie..... 376 mètres 45 cent.
Mise à prix..... 5,000 francs.
S'adresser pour les renseignements :
1° A M^e EM. ROCHE, avoué, boulevard Beaumarchais, 4; 2° à M^e Brecheux, notaire, avenue d'Italie, 21.

PROPRIÉTÉ à Le^v all.-Perret, r. Lannois, 10. C^e 600^m envir. Rev. br. 7.690 fr. Mise à pr. 150.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. not Paris, 19 avril 1904. S'adr. à M^e LEGAY, not. Paris, 93, rue St-Lazare.

MAISON 81, rue Vieille-du-Temple. Cont^e 229^m. R. br. 7.570 f. M. p. 75.000 f. Adj. 1 ench. Ch. Not. Paris, 22 mars. M^e F. DELAPALME 8, r. Villersexel.

A LOUER **CHATEAU** meub., communs, parc, pièce d'eau, desservi par ch. de fer, 4 h. Paris.
A VENDRE **1° FERME** de 62 hect. dont 45 en 1 pièce atten^t des bâtiments. 2° 286 hect. de bois; le tout sis canton de Ligny-le-Châtel. S'ad. M^e BERNAGE, not. Ligny-le-Châtel (Yonne).

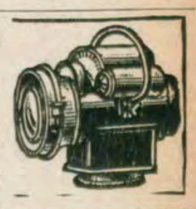
VENTE au Palais, le 26 mars 1904, en deux lots,
IMMEUBLES
à Issy-les-Moulineaux.
1^er lot : Deux bâtiments, cour, jardin, rue du Château, n° 5. Contenance, 520 mètres environ. Revenu brut, 1.900 francs.
Mise à prix..... 10.000 francs.
2^e lot : Maison, cour, jardin, 67, rue Jean-Jacques-Rousseau. Contenance, 550 mètres environ. Revenu brut, 1.400 francs environ.
Mise à prix..... 15.000 francs.
S'adresser à M^es BEAUMÉ, 148, rue de Rivoli; Gillet, avoués;
Bourdel, notaire à Paris.

VENTE au Palais, le 26 mars 1904, d'une
MAISON NEUVE A PARIS
17, rue Collette.
Revenu brut, environ..... 13.700 francs.
Mise à prix..... 120.000 francs.
S'adresser à M^es PINEAU, avoué, 22, rue des Capucines; Brunet, avoué; Vacher, séquestre.

VENTE en l'étude de M^e MOYNE, notaire à Paris, 7, rue Laffitte, le 17 mars 1904, à 4 heures, en 10 lots de
1° 762 ACTIONS au porteur de la C^ie auxiliaire des Chemins de fer et travaux publics. M. à p. par lot, 7.600 fr. et **2° 510 ACTIONS** au porteur, du 7.700 fr. Syndicat Industriel. Mise à pr. par lots, 2.040 fr.
S'adresser pour renseignements, à M^e Moyne, notaire, et TRAVERS, avoué, 4, rue de Grammont.

VENTE au Palais de Justice, à Paris, le 17 mars 1904, à 2 heures,
Maison à Paris
RUE DU COLISÉE 7 & 9
(8^e arrondissement)
Contenance : **277** mètres **29** cent. environ.
Mise à prix : **242.500** francs.
S'adresser à : M^e **Charles Auzoux**, avoué à Paris, 118, rue de Rivoli; à M^es CARVÈS, DUCARUGE et BERTON, avoués.

PHARES A. DENICH
PARIS, 144, rue St-MAUR



MOTOBLOC
Simplicité, Solidité, Sécurité
Visite facile
Direct se Carter, Attaque directe, 8 engrenages en tout
CHASSIS 10-12 CH. **6.400 fr.**
102, RUE DES VIVANTS, BORDEAUX
239, BOULEVARD PEREIRE, PARIS

Afin d'être mieux servis recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats.

Le Cross Interrégiments de la "Vie au Grand Air"

La clôture des engagements • La marine en sera • Les éliminatoires • A Paris • Le champion de l'Armée • Quelques lettres

Trois jours seulement nous séparent de la date fixée pour la clôture des engagements de notre cross interrégiments. Ç'est, en effet, jusqu'au

13 MARS

seulement que ces engagements seront reçus. Les chefs de corps qui désirent se faire représenter par une équipe dans notre épreuve n'ont donc plus une minute à perdre. Nous allons résumer pour eux une dernière fois les conditions de notre course.

LE PARCOURS.

Avant tout, rappelons que l'épreuve organisée par la *Vie au Grand Air,* est une épreuve de *cross-country*.

La piste est tracée à travers bois, terres labourées, en franchissant haies et fossés, à l'aide de rognures de papier ou de confettis unicolores, sur un certain nombre de kilomètres, piste faisant un circuit plus ou moins long à travers la campagne. Il s'agit pour les coureurs, en suivant la piste, de revenir au point de départ. Le classement se fait d'après l'ordre des arrivées.

A la différence du rallie-papiers où on s'efforce d'égarer les concurrents, le cross-country ne comporte pas de fausses pistes.

Le vrai cross-country, ainsi que l'indique son nom, doit être une course à travers la campagne. Il ne faut pas de parti pris éviter les fossés, les talus à pic, les fourrés, les terres labourées, mais, sans tomber dans l'exagération contraire qui a souvent fait rechercher en Angleterre des obstacles presque infranchissables.

Nous engageons donc les officiers chargés des tracés à choisir des parcours assez durs, mais praticables. Rappelons que ces parcours doivent avoir *16 kilomètres environ*. Ils pourront être reconnus à l'avance par les coureurs des régiments. Un moyen pratique de les porter à la connaissance des intéressés est de les indiquer sur une carte d'état-major.

COMMENT FORMER LES ÉQUIPES.

Chaque régiment ou bataillon formant corps pourra engager dix coureurs, appartenant naturellement aux corps qu'ils représentent, et dont les six premiers seulement compteront pour le classement. *L'épreuve est ouverte aussi bien aux officiers qu'aux sous-officiers et soldats.*

ET LES MARINS ?

L'épreuve sera-t-elle ouverte à la marine? nous écrit-on. Certainement, et nous pouvons assurer dès à présent que nous verrons des fusiliers marins se mesurer avec leurs camarades de l'armée de terre.

LES ÉPREUVES ÉLIMINATOIRES.

Les épreuves régionales seront disputées le 20 mars dans les garnisons suivantes :

Lille. Régiments du 1er corps d'armée.

Amiens. Régiments de la 11e région de corps d'armée.

Paris. Régiments du gouvernement militaire et des IIIe, IVe et Ve régions de corps d'armée.

Rennes. Régiments de l'armée coloniale en garnison à Cherbourg et à Brest, régiments du Xe corps d'armée, et ceux du XIe, au nord de la Loire.

Poitiers. Régiments de la XIe région de corps d'armée au sud de la Loire et régiments du IXe corps.

Nevers. Régiments de la VIIIe région à l'ouest de l'Yonne.

Verdun. Régiments et bataillons formant corps du VIe corps d'armée.

Toul. Régiments et bataillons formant corps du XXe corps d'armée, à l'exception du 146e de ligne, tenant du challenge, et qualifié d'office.

Besançon. Régiments et bataillons formant corps du VIIe corps d'armée et de la VIIIe région à l'est de l'Yonne.

Clermont-Ferrand. Régiments de la XIIIe région.

Grenoble. Régiments et bataillons formant corps de la XIVe région.

Limoges. Régiments de la XIIe région.

Bordeaux. Infanterie coloniale de Rochefort, régiments du XVIIIe corps d'armée.

Toulouse. Régiments des XVIe et XVIIe corps.

Marseille. Infanterie coloniale du port de Toulon, régiments et bataillons formant corps du XVe corps d'armée.

Alger. Régiments et bataillons formant corps du XIXe corps d'armée et de la division d'occupation de Tunisie.

La répartition ci-dessus semble favoriser certaines régions, mais, comme il nous est impossible d'allouer des frais de déplacements aux concurrents, nous nous sommes efforcés de ne les astreindre qu'à un déplacement relativement court, par suite peu onéreux.

LA MISE EN SUBSISTANCE.

Dans le même ordre d'idées, nous souhaitons ardemment que les colonels des régiments tenant garnison dans les villes où seront disputées les épreuves régionales veuillent bien recevoir, dans leurs régiments, les concurrents des garnisons voisines en leur assurant gracieusement couchage et nourriture. Il y aura là une nouvelle preuve de l'attachement qui unit sincèrement tous les membres de la grande famille militaire.

L'ORGANISATION. — LES COMITÉS SPORTIFS.

Dans chacune des villes où doivent se disputer les éliminatoires, il sera formé, par les soins d'un des officiers de la garnison, un comité sportif. Ce comité s'occupera du tracé de la piste, de la distribution des brassards, des contrôles, de l'arrivée, en un mot de l'organisation complète de l'épreuve. Les engagements lui seront transmis par nos soins. Inutile d'ajouter que nous nous tenons à la disposition des officiers qui auront bien voulu accepter de faire partie de ce comité, pour leur fournir tous les renseignements complémentaires.

LE CLASSEMENT.

Dans chacune des épreuves éliminatoires, le classement sera établi comme suit :

Les six premiers arrivés seulement de chaque équipe seront classés; il sera donc établi, outre la liste par ordre d'arrivées, une seconde liste dans laquelle il sera fait abstraction des quatre autres concurrents.

Chaque coureur comptant alors pour un nombre de points égal à son classement sur cette dernière liste, l'équipe gagnante sera celle pour laquelle le total des points des six équipiers additionnés sera le moindre. Pour les régiments n'ayant pas 6 coureurs terminant le parcours, tout équipier non arrivé comptera pour un nombre de points égal à celui des partants plus un.

En cas d'égalité de points entre deux équipes, sera placée première celle comptant le coureur ayant obtenu la meilleure place.

LES QUALIFIÉS POUR LA FINALE.

Seront qualifiés pour la finale, qui se courra à Paris le 24 avril : 1° l'équipe du 146e de ligne, tenante du Challenge ; 2° les équipes gagnantes, dans chacune des épreuves émilinatoires disputées dans les départements ; 3° les deux ou trois premières équipes classées (suivant le nombre des régiments engagés) dans l'épreuve éliminatoire qui se disputera à Paris.

LES PRIX.

Le premier arrivant de chacune des épreuves éliminatoires recevra une médaille breloque en or, le second une médaille breloque en vermeil, le troisième une médaille breloque en argent. En outre, un magnifique diplôme sera remis à tous les concurrents ayant terminé le parcours.

LE CHALLENGE.

L'équipe gagnante dans l'épreuve finale aura la garde pour un an du Challenge, *Chasseur du 1er âge*, superbe bronze d'art, offert par notre directeur Pierre Lafitte, et actuellement détenu par le 146e de ligne. En outre, des prix individuels seront attribués aux premiers classés dans la finale.

LES ENGAGEMENTS.

Les engagements sont gratuits. Ils doivent être adressés *collectivement* par équipes à M. Marcel Viollette, rédacteur en chef de la *Vie au Grand Air*, 9, avenue de l'Opéra, à Paris, qui les fera parvenir aux Comités sportifs militaires chargés d'organiser et de faire disputer les épreuves régionales.

LA TENUE.

La tenue des concurrents sera entièrement libre, mais il est certain que la grande majorité adopteront la *tenue de course*, c'est-à-dire maillot et petite culotte, chaussures légères. Tous les militaires qui pratiquent le sport, course ou football, possèdent ces accessoires ; pour ceux qui ne pourraient s'en procurer, nous conseillons l'emploi du *costume de gymnase* de préférence à la tenue de drap qui handicaperait sérieusement ceux qui l'adopteraient.

LE CHAMPION DE L'ARMÉE.

Le classement préliminaire éliminatoire que nous avions dû adopter pour les diverses régions présentait un inconvénient, celui d'exclure de la finale des concurrents de grande valeur, fort capables d'enlever la première place et dont l'équipe aurait été battue dans sa série.

Dans ces conditions, nous avons décidé d'accepter, pour l'épreuve finale seulement, les engagements *individuels* des concurrents *ayant pris part aux éliminatoires*. Ces concurrents ne compteront pas, cela va de soi, pour le classement par équipes, mais ils courront pour la place.

Le gagnant de l'épreuve, qu'il soit engagé à titre individuel, ou qu'il fasse partie d'une équipe, en même temps que le titre de "Champion de l'armée", recevra un digne souvenir de sa victoire.

LES AUTORISATIONS MINISTÉRIELLES.

Pour rester dans les termes des prescriptions des circulaires ministérielles sur la matière, nous avons tenu à demander à M. le ministre de la Guerre et à M. le ministre de l'Intérieur, les autorisations nécessaires que ceux-ci ont bien voulu nous accorder par les lettres que nous publions ci-dessous :

MINISTÈRE DE LA GUERRE

CABINET DU MINISTRE

Correspondance générale

Epreuve de marche organisée par la *Vie au Grand Air*.

N° 1289 K

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 25 janvier 1904.

Le Ministre de la Guerre à Monsieur le Rédacteur en Chef du Journal *la Vie au Grand Air*, 9, avenue de l'Opéra, Paris.

Monsieur,

Par lettre du 7 janvier courant, vous m'avez demandé d'autoriser les militaires, qui le désireront, à prendre part à une épreuve de cross-country que le journal *la Vie au Grand Air* se propose d'organiser entre tous les régiments de France.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que je ne vois pas d'inconvénient à ce qu'il soit donné suite à votre demande, dans les conditions indiquées dans ma circulaire du 20 octobre 1903, relative à la participation de l'armée aux concours de marche.

Recevez, Monsieur, les assurances de ma considération très distinguée.

Général ANDRÉ.

P. S. — 1° — La circulaire du 20 octobre 1903 dispose qu'il appartient aux généraux commandant les corps d'armée de donner suite aux demandes en ce qui concerne les épreuves locales; l'autorisation individuelle n'est accordée qu'aux hommes dont l'aptitude physique et la conduite ne laissent rien à désirer.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Direction de la Sûreté générale

4e BUREAU

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 24 février 1904.

A Monsieur Marcel Viollette, rédacteur en chef de la *Vie au Grand Air*, 9, avenue de l'Opéra, Paris.

Monsieur,

Vous avez sollicité l'autorisation d'organiser pour le 20 mars prochain, dans chaque région de corps d'armée, un cross-country ouvert aux officiers, sous-officiers, caporaux et soldats de tous les régiments de France et de l'Algérie.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que je ne vois, en ce qui me concerne, aucun inconvénient à l'organisation de cette épreuve sportive, sous la réserve que vous aurez obtenu de chacun des généraux commandants de corps d'armée l'autorisation prescrite par la circulaire du ministre de la Guerre, en date du 20 octobre 1903.

Recevez, monsieur, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Pour le Ministre :
Le Directeur de la Sûreté générale,
RENÉ CAVARD.

L'APPUI DES COMMANDANTS DE CORPS.

Nous avons reçu d'autre part, de la plupart des commandants de corps d'armée, l'assurance de leur appui. La place nous manque pour reproduire ici les lettres de ces chefs éminents de notre armée. Nous en avons publié d'ailleurs quelques-unes dans un précédent numéro.

De tels appuis, disions-nous, ne sont pas faits pour nous étonner. Il n'est plus maintenant un chef de corps qui ne se rende compte de l'importance de la pratique des sports au point de vue du développement physique et moral des hommes confiés à sa direction. Ils n'en constituent pas moins pour nous le plus précieux des encouragements. M. V.

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . . 16 fr.
ETRANGER. . . . . 20 fr.

10 Mars 1904. — N° 287

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opera, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.

LES 1000 KILOMETRES AU VÉLODROME D'HIVER. — ELLEGAARD FÉLICITE MULLER DE SA VICTOIRE

La course de 1000 kilomètres avec entraineurs, disputée la semaine dernière au Vélodrome d'Hiver, s'est terminée par la victoire de Muller, qui jusqu'ici semblait être voué à la place de second. Passé en tête du lot des concurrents à partir de la vingtième heure, Muller a couvert les 1000 kilomètres en 28 h. 44 m. 49 s. 2/5, battant dans l'ordre Beaugendre, Jaeck, Samson, etc. Notre photographie représente le champion du monde, Ellegaard, félicitant le vainqueur.

(Voir l'article page 186).

Les Dossiers Secrets de l'Automobile

Les opérations du plombage.
M. Longuemare, un des commissaires, plombe le réservoir d'un concurrent.

Trois hommes. — Trois chronomètres.
MM. Gaudichard, Tampier et Audistère, chronométreurs officiels, mettent leurs montres d'accord.

Le plein d'essence.
M. Gaudichard chronomètre le temps mis par un concurrent pour faire son plein d'essence.

*Voici la saison ordinaire d'automobile qui commence avec le Critérium de consommation organisé par l'*Auto. *Tous les ans, nous sommes habitués désormais à cette épreuve en quelque sorte classique, d'allure toute pacifique et toute régulière, qui ouvre la saison par la constatation de jour en jour plus précise et plus rassurante de ce que consomme un moteur d'automobile, mais qui, cette année, comporte un facteur de plus, la régularité.*

✣ ✣ ✣

Ce fut, il y a trois ans, une grosse révélation que celle de ce critérium de consommation. On ne savait pas encore à cette époque ce que consommait un moteur d'automobile, et on ne s'était pas plus occupé de le savoir que d'essayer de le faire consommer peu. A cette époque, en effet, les carburateurs à réglage n'existaient guère, et encore moins les carburateurs automatiques. C'était le moteur qui faisait lui-même sa petite censure, assurant au gré de sa fantaisie, un mélange d'essence invariable, quelle que fût la force ou la vitesse à obtenir.

C'est pourquoi l'épreuve répondait à un véritable besoin ; aussi eut-elle le gros succès pratique de tout ce qui est nouveau, et il n'y eut guère de marque qui pût se croire dispensée d'y prendre part. Il y avait d'ailleurs là, pour chacun, non moins encore une démonstration publique qu'un véritable enseignement.

Les années suivantes mirent peu à peu en vedette ce que nous pourrions appeler les professionnels de la faible consommation, ceux qui, par un bon système de réglage, une vitesse moyenne savamment calculée et aussi une voiture bien comprise, comme rapport du poids à la force du moteur, surent mettre en évidence les incontestables progrès faits par tous.

L'année dernière enfin, ce furent des expériences nouvelles, dont l'une consista entre autres à retourner le problème, et à le rendre plus tangible à la foule en remplaçant la constatation du nombre de litres consommés en un même nombre de kilomètres par celle du nombre de kilomètres parcourus avec un même nombre de litres de carburant.

Cette année, on tenta de rendre le problème à la fois plus complexe et plus complet. Il ne s'agissait plus seulement de savoir ce que consommait un véhicule pour parcourir un certain nombre de kilomètres, mais d'essayer de chiffrer à combien reviennent en dépenses tous ces petits luxes de l'automobile qui s'appellent le confortable, le poids des voyageurs, la vitesse moyenne, la vitesse en côte.

Problème difficile, s'il en fut, car chaque coefficient est ici, on peut le dire, tout moral et ne vaut que ce que peut lui attribuer chacun d'entre nous.

M. Tampier mesure 500 mètres sur la côte de Picardie, en vue de l'épreuve de côte.

Contre le froid.
Débarrassé de sa pelisse, un des concurrents s'en sert pour protéger son moteur du froid. Excès de précaution ne nuit pas.

Le départ.
Un départ de concurrents, devant l'usine à gaz de Suresnes.

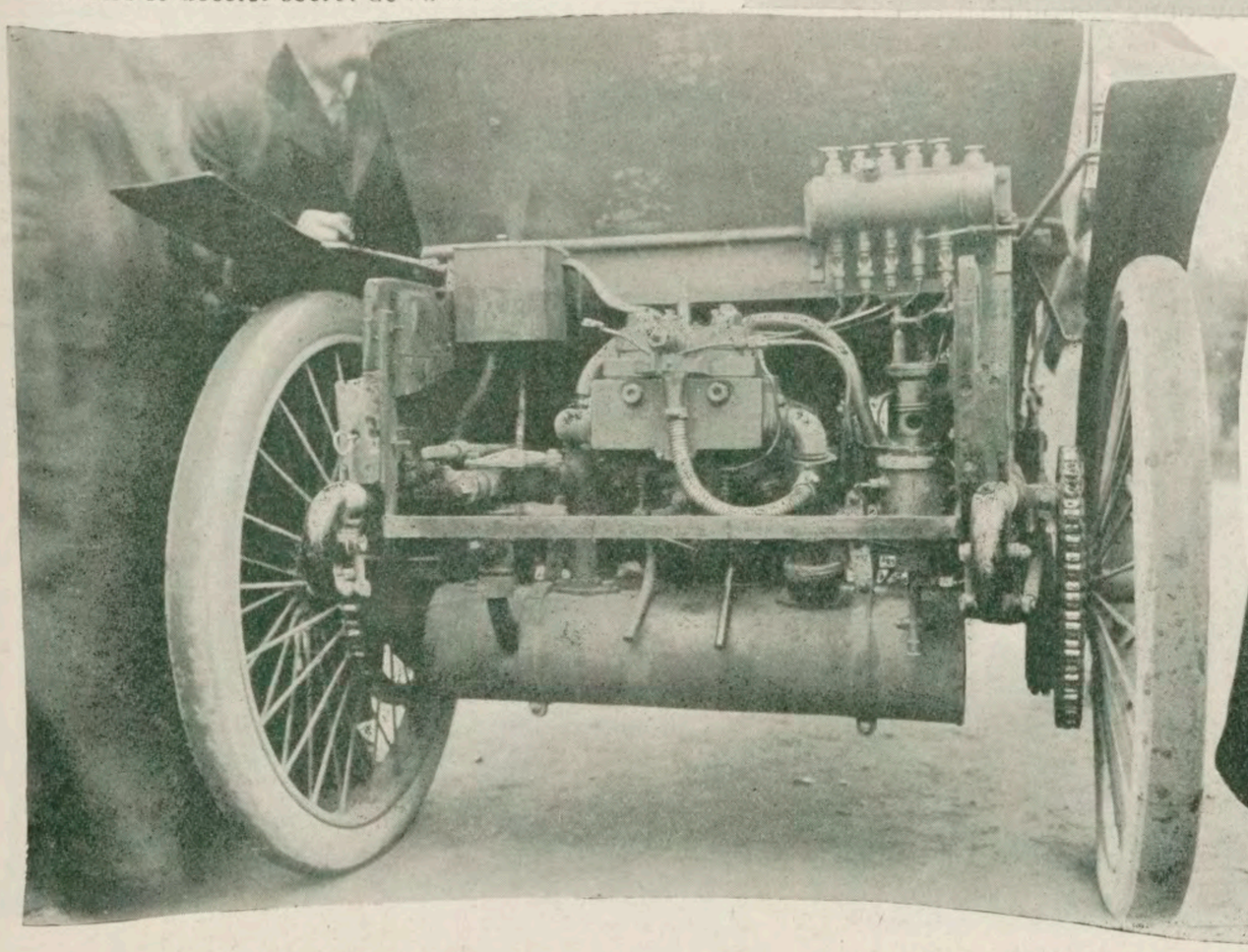
Le poste du chronomètreur.
Installé sur la voiture de la Vie au Grand Air, *M Tampier chronomètre les concurrents à leur passage dans la côte de Picardie.*

C'est ainsi que sur les chemins de fer se différencient, en des barèmes savants, les prix des trois classes donnant droit à certains trains et à certaines vitesses, sans compter les wagons et les trains de luxe, qui ont une clientèle aussi logique avec elle-même que la clientèle des troisièmes classes, celle qui cherche le minimum de frais, fût-il acheté au prix du minimum de jouissance.

Il se trouve d'ailleurs que, par le principe même de cette élastique formule, chacun chercha la démonstration de ses propres qualités plutôt que de s'attaquer à la formule générale et à la résoudre dans un sens général.

Mais ce qu'il y eut de plus remarquable, ce qui donnera certainement à cette épreuve, toujours un peu terne aux yeux du grand public, une importance historique capitale, ce fut la recherche qu'on y fit dans ce grand procès en révision de toutes les forces du moteur à explosion, de ce que j'appellerai volontiers le dossier secret de l'automobile.

Sur la route.
Un des concurrents escalade la côte de Picardie. M. Audistère le chronomètre à son passage.



Un ancêtre.
Le moteur de la vieille voiture Peugeot qui, dans le Critérium de consommation, a successivement marché à l'huile de schiste et à la naphtaline.

Il y avait longtemps d'ailleurs qu'on nous le promettait, il y avait longtemps qu'on nous avait appris que, théoriquement, un moteur à pétrole marche aussi bien qu'un moteur à essence, mais nous en étions restés toujours à la démonstration théorique.

Tout au plus avions-nous pu voir au dernier concours de carburateurs, en plein été, un moteur d'essai marcher dans un laboratoire. Mais il lui fallait un carburateur volumineux qui ne le rendait pas accessible à tous, et quelques conditions climatériques de chaleur et de réchauffement qui consistaient fort justement à renverser la question et à la poser en se donnant pour soi tous les éléments qu'il y avait à vaincre.

Cette fois, il y eut, on peut le dire, tous les éléments contraires, le grand froid fatal pour des moteurs à pétrole lourd, dont le réchauffement ne peut atteindre celui des moteurs qui emploient un liquide aussi riche en calories que l'essence.

Deux moteurs divers, avec deux systèmes différents, ont cette fois fonctionné sur la route et fourni une performance régulière avec du pétrole lampant. Il est inutile de souligner l'importance qu'un pareil résultat peut avoir pour l'application du moteur d'automobile à des services aussi délicats, par le danger d'incendie, que celui des bateaux et surtout des petits canots mis à bord des grands yachts à vapeur.

Mais ce ne fut pas tout et successivement l'on a vu MM. Chénier et Lion avec un vieux véhicule démodé, et certainement en mauvais état, marcher aux huiles de schiste d'Autun qui sont un pétrole français et, par conséquent, d'un gros intérêt pour nous, et enfin à la naphtaline — oui à la naphtaline, — aux petites boules blanches avec lesquelles on se contentait jusqu'ici de préserver les fourrures de la vermine.

Ce sont bien là les dossiers secrets de l'automobile, la révélation sensationnelle de forces nouvelles que met à notre disposition la nature et qu'il ne tient qu'au génie de l'homme d'utiliser. Nous sommes certains, cette fois, que nous n'aurons à ce sujet aucune désillusion, car l'expérience première s'est faite avec ce que nous appellerons, volontiers, le minimum d'éléments favorables.

Peut-être, d'ailleurs, est-il encore exagéré, en présence des grandes qualités essentielles et durables du moteur à essence, de parler d'une révision, mais il est certain que nous sommes sur la route d'une adjonction, adjonction qui peut avoir, moins encore pour la voiture automobile elle-même que pour les applications du moteur d'automobile aux besoins industriels, une portée énorme.

Et voilà pourquoi, et voilà comment ce Critérium de consommation créé pour chiffrer ce que l'on consomme est arrivé cette année à mettre en lumière ce que l'on ne consommait point — ce que l'on ne consommait point encore.

GEORGES PRADE.

Calais fait adapter un guidon de bois sur la machine de Petit-Breton.

Hendricks et Josef Fischer donnent à Jaeck son dernier entraînement au saut à la corde.

Les 1.000 kilomètres au Vélodrome d'Hiver

La saison du Vélodrome d'Hiver ne pouvait guère se passer sans une grande course de fond. Elle vient, en effet, d'avoir lieu sur une distance de 1000 kilomètres, samedi et dimanche. Malheureusement, l'obscurité relative qui règne sous la voûte de la Galerie des Machines nous obligea à ne prendre que des photographies au magnésium, c'est ce qui explique que nous sommes forcés de donner plutôt des épreuves à côté que des instantanés de la course elle-même. Nous nous rattraperons sur les pistes d'été.

✣ ✣ ✣

La première en date, qui restera inoubliable parce qu'à l'époque où elle eut lieu elle parut un exploit invraisemblable, fut le match de 1.000 kilomètres entre Charles Terront et Corre. Le premier des deux avait, au mois de septembre 1891, gagné la course Paris-Brest et retour, accomplissant les 1.200 kilomètres dans le temps magnifique de 72 heures, ayant ainsi pédalé pendant trois jours et trois nuits sans dormir et ne faisant en route que des arrêts insignifiants. Le deuxième, inconnu à la veille de la course Paris-Brest, sans soins, sans entraîneurs, monté sur une machine à caoutchoucs creux, s'était accroché à ce dernier pendant près de 300 kilomètres et finalement arrivait à Paris troisième, battu seulement par Charles Terront et Jiel Laval, bien mieux outillés que lui comme personnel et comme machines.

Terront arriva premier, couvrant la distance totale en 41 h. 58 m. 52 s. et devançant son concurrent de 9 kilomètres, ce qui était peu sur une telle distance. La profonde expérience du vétéran avait eu raison de la fougue de son jeune adversaire.

Après Charles Terront, retiré glorieux de l'arène, une nouvelle étoile surgit dans la personne de Stéphane, vainqueur de Bordeaux-Paris et deux fois recordman du monde des 24 heures en 1892. Ce fut donc lui que Corre choisit comme second adversaire, et cette nouvelle rencontre eut encore lieu au Vélodrome d'Hiver, installé cette fois dans le Palais des Arts Libéraux, dont la piste mesurait 333 mètres.

La nouvelle rencontre se produisit les 6 et 7 janvier 1894. Elle fut l'occasion d'un triomphe complet pour

Laeser se fait attacher son numéro par son manager Drivet.

Georget prend son numéro 1, pendant que son frère emporte la batterie de cuisine.

Après sa chute, Barrois est ausculté par Dardié, l'infirmier du Vélodrome.

Stéphane, qui accomplit le parcours en 39 h. 28 m. 8 s., battant le temps de Terront de 2 heures et demie. Quant à Corre, indisposé, il se montra absolument au-dessous de lui-même et fut battu de 172 kilomètres. Il fut plus heureux dans un troisième match de 1.000 kilomètres qu'il courut contre Pachot, à Lille, et qu'il gagna, mais sans pouvoir égaler le temps de Stéphane.

Parallèlement à ces matches, on devait enfin voir une course ouverte de 1.000 kilomètres. Le Vélodrome d'Hiver au Palais des Arts Libéraux en

Sur la pelouse.
Pendant la course, les entraîneurs de Muller prennent un repos mérité.

Georget se repose un instant avant de s'arrêter définitivement.

fut encore le théâtre. Elle eut pour dates les 24 et 25 décembre 1894 et réunit un groupe de coureurs absolument remarquable.

Cette course fut la grande révélation de Rivierre qui y montra les magnifiques qualités d'endurance et de régularité qui devaient lui assurer par la suite tant de victoires. Il en sortit aisément vainqueur dans le temps splendide de 34 h. 53 m. 38 s., battant à son tour le record de Stéphane par 4 h. 34 m. 36 s.

Corre justifia le titre " d'éternel second " qu'on lui avait déjà appliqué en arrivant derrière Rivierre avec 933 kil. 666 mètres. S'il fut loin de son vainqueur, il ne faut pas oublier, d'autre part, que des hommes comme Meyer et Williams étaient derrière lui ou avaient dû renoncer à la lutte, ce qui augmente le mérite de sa performance.

Une assez longue période s'écoula avant qu'on revît des épreuves de cette longueur. Plusieurs années passèrent ainsi, et ce ne fut qu'en 1897 que le coureur hollandais Cordang accomplit une nouvelle distance de 1000 kilomètres sur la piste de Crystal-Palace, à Londres. Grâce à la vitesse de la piste, au perfectionnement des machines et surtout au système d'entraînement, Cordang couvrit la distance en 24 h. 12 m. 21 s., battant le record de Rivierre avec un écart énorme de 10 h. 41 m. 17 s. Cette performance formidable devait toutefois être éclipsée par le coureur anglais Walters qui, en juillet 1899, sur la piste du Parc des Princes, couvrit 1000 kilomètres en 23 h. 29 m. 50 s. et fit 1020 kil. 977 mètres dans les vingt-quatre heures, record dont il est encore détenteur.

La distance de 1.000 kilomètres ne fut pas le maximum atteint dans les courses de longue haleine en France, et fut sensiblement dépassée, notamment dans les 48 heures de Roubaix en 1898, où Stéphane couvrit 1.268 kilomètres; dans les 72 heures du Parc des Princes en 1890, gagnées par Miller avec 1.812 kilomètres, et surtout dans les 100 heures de Roubaix en 1898, dont, Miller sortit encore vainqueur avec 2.258 kilomètres.

Cette année enfin, la victoire est revenue non pas probablement au coureur possédant les meilleures qualités athlétiques, mais à celui qui a fait la course la plus sage, à celui qui a le mieux su se soigner et ménager ses forces et ne pas s'épuiser au début dans des efforts dangereux. D'ailleurs Muller est un coureur intelligent

Lesna donne le départ.

Muller reçoit des mains de Durand, directeur du Vélodrome d'Hiver, le bouquet traditionnel.

Le dernier coup de pistolet : les 1.000 kilomètres sont terminés !...

qui a, en outre, une grande expérience des courses de fond où il a déjà plusieurs fois magnifiquement figuré. Voici sa première grande victoire, d'autant plus méritée, qu'elle a été gagnée autant avec la tête qu'avec les jambes.

Et maintenant en voilà probablement pour assez longtemps avant que nous revoyions un semblable spectacle, qui revient périodiquement démontrer que l'endurance et l'énergie humaines n'ont rien perdu de leur vigueur et de leur intensité.

ERNEST MOUSSET.

Une Défaite française en Angleterre

Le Championnat de cross-country d'Angleterre, qui s'est disputé samedi dernier à Wolverhampton, empruntait, pour les sportsmen français, un intérêt particulier à la participation de deux équipes françaises, celle de la Société Athlétique de Montrouge, gagnante, il y a quinze jours à peine, du National Français, et celle du Racing Club de France, seconde dans la même épreuve, avec quelques points de moins.

◓ ◓ ◓

Le départ du Cross National anglais, à Wolverhampton.
Pour la première fois, des coureurs français ont pris part à cette épreuve : ceux du Racing Club et de la S. A. de Montrouge.

Dans certains milieux, on s'illusionnait fort, à mon avis, sur la valeur des " cross-countrymen " français, comparée à celle de leurs rivaux anglais. D'aucuns voyaient dans Ragueneau — notre invincible, élégant et eurythmique champion — un rival de Shrubb, l'incontesté et l'incontestable champion d'Angleterre. Il semblait impossible aux moins emballés des Montrougiens que Ragueneau pût ne pas être classé dans les dix premiers.

Les Racingmen s'étaient décidés à faire le déplacement d'Angleterre — malgré la déception légitime que leur avait causée leur défaite dans le National Français, défaite qu'ils attribuent non sans raison à l'erreur de parcours qui s'est produite au départ — dans l'espoir de battre à leur tour la S. A. M.

La déception des Montrougiens et des Racingmen a été complète, aussi complète que possible. Ragueneau n'a pas existé un seul instant contre Shrubb et s'est classé 33e devant son camarade de club Bouchard, 35e, et le premier Racingman Chastanié, 44e ! Par équipes, Montrouge est 9e avec un total de 362 points et le Racing dernier avec 390 points.

Ajoutons que Shrubb n'a eu aucune peine à battre tous ses compatriotes, couvrant les 16 kilomètres d'un parcours très dur en 54 m. 25 s. 1/5, battant Aldridge, second, en 55 m. 37 s. 4/5, Pearce, Marsh, etc., dans cet ordre.

Par équipes, les Highgate Harriers étaient premiers avec 57 points devant le tenant de l'an dernier, les Birchfield Harriers avec 97 points. Avant-derniers, les South London Harriers, le club dont Shrubb portait les couleurs.

Les tristes résultats obtenus par l'élite de nos coureurs de cross-country ne sont pas pour surprendre ceux qui savent combien sont différentes les pistes tracées en France et en Angleterre.

Les Anglais font tous leurs cross sur des parcours aussi durs que les nôtres sont doux ; leurs hommes sont habitués au climat. Pour espérer faire bonne figure vis-à-vis d'eux, je ne dis pas pour les battre, il faudrait transformer du tout au tout notre manière de faire. Après cinq ou six saisons de cross à l'anglaise, on pourra risquer à nouveau le déplacement.

Shrubb franchissant la première barrière, sur la piste du champ de courses.

De ceci, il ne faudrait pas conclure que le Cross International que la *Vie au Grand Air* organise pour le dimanche 20 mars sera dépourvu d'intérêt. Au contraire, car il permettra de mettre en présence les dix premiers Anglais et les dix premiers Français des championnats de France et d'Angleterre. Ce duel franco-anglais se disputant sur le parcours de Saint-Cloud, nos représentants reprendront un avantage incontestable, augmenté par le handicap du déplacement de nos rivaux. L'intérêt sera doublé par un second duel celui de Shrubb et de Ragueneau. Si notre champion ne peut espérer vaincre — il ne faut pas nous leurrer — il doit, avec son courage et sa vaillance, finir plus près, beaucoup plus près du champion d'Angleterre.

Le Cross Interrégiments, que la *Vie au Grand Air* organise également, sera pour les coureurs français l'occasion de se rendre compte comment doit être tracée une véritable piste de cross. Sans tomber dans les exagérations des Anglais, sans chercher les haies infranchissables ou les longs trajets en terres labourées, le parcours sera celui d'une véritable épreuve à travers la campagne, avec les obstacles naturels s'y rencontrant et non une course bâtarde tenant du cross par quelques sous-bois et de l'épreuve sur route par les nombreux emprunts faits au réseau de nos chemins vicinaux ou de grande communication.

Ainsi se terminera la saison de cross-country de 1904 qui aura été des plus variées, mais il se pourrait bien que pour la saison prochaine, instruits par l'expérience, les dirigeants de nos clubs et aussi les organisateurs du National Français fassent revenir le cross aux véritables traditions, qui sont sa raison d'être.

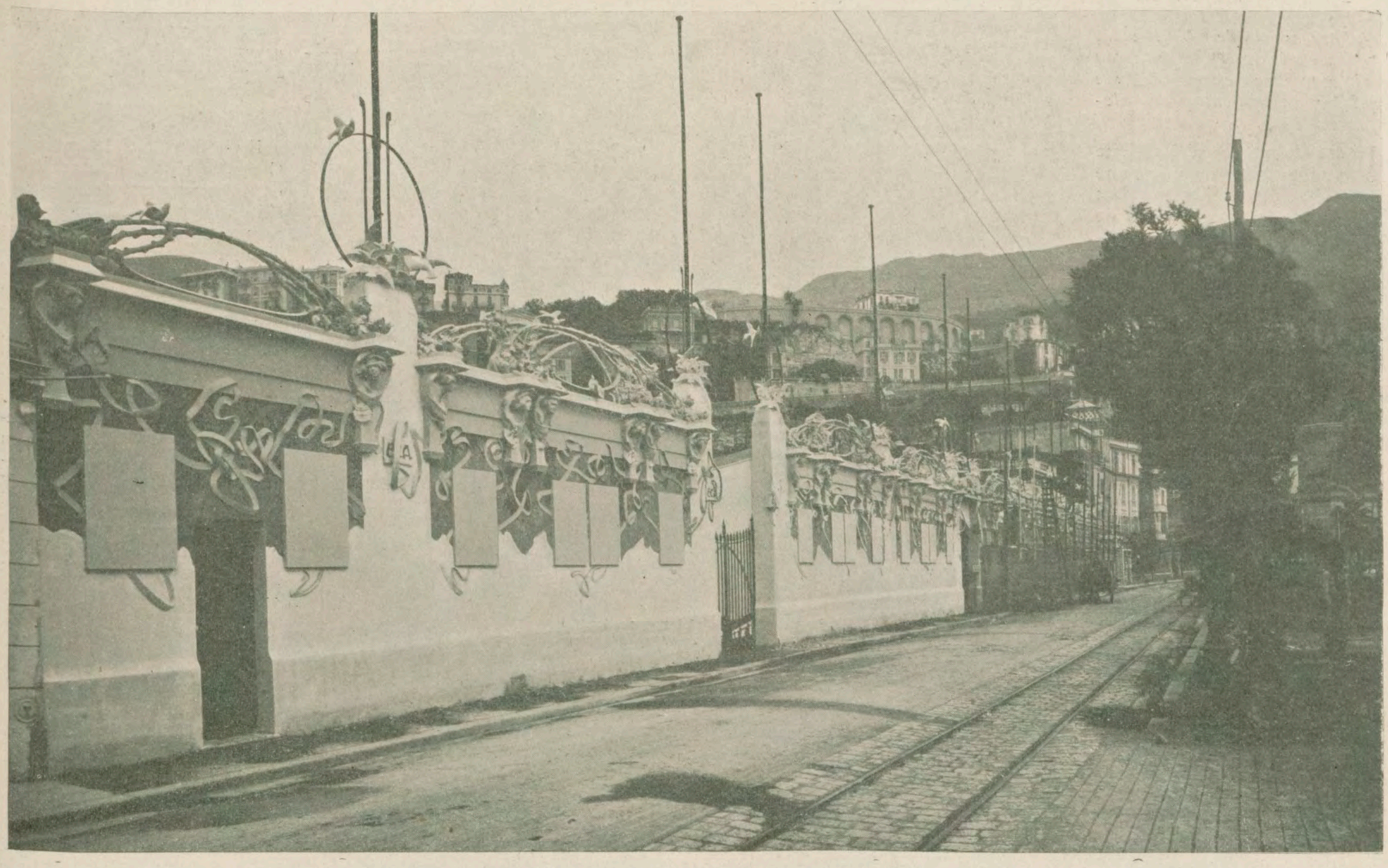
PAUL CHAMP.

Aldridge, second, à 150 mètres du premier.

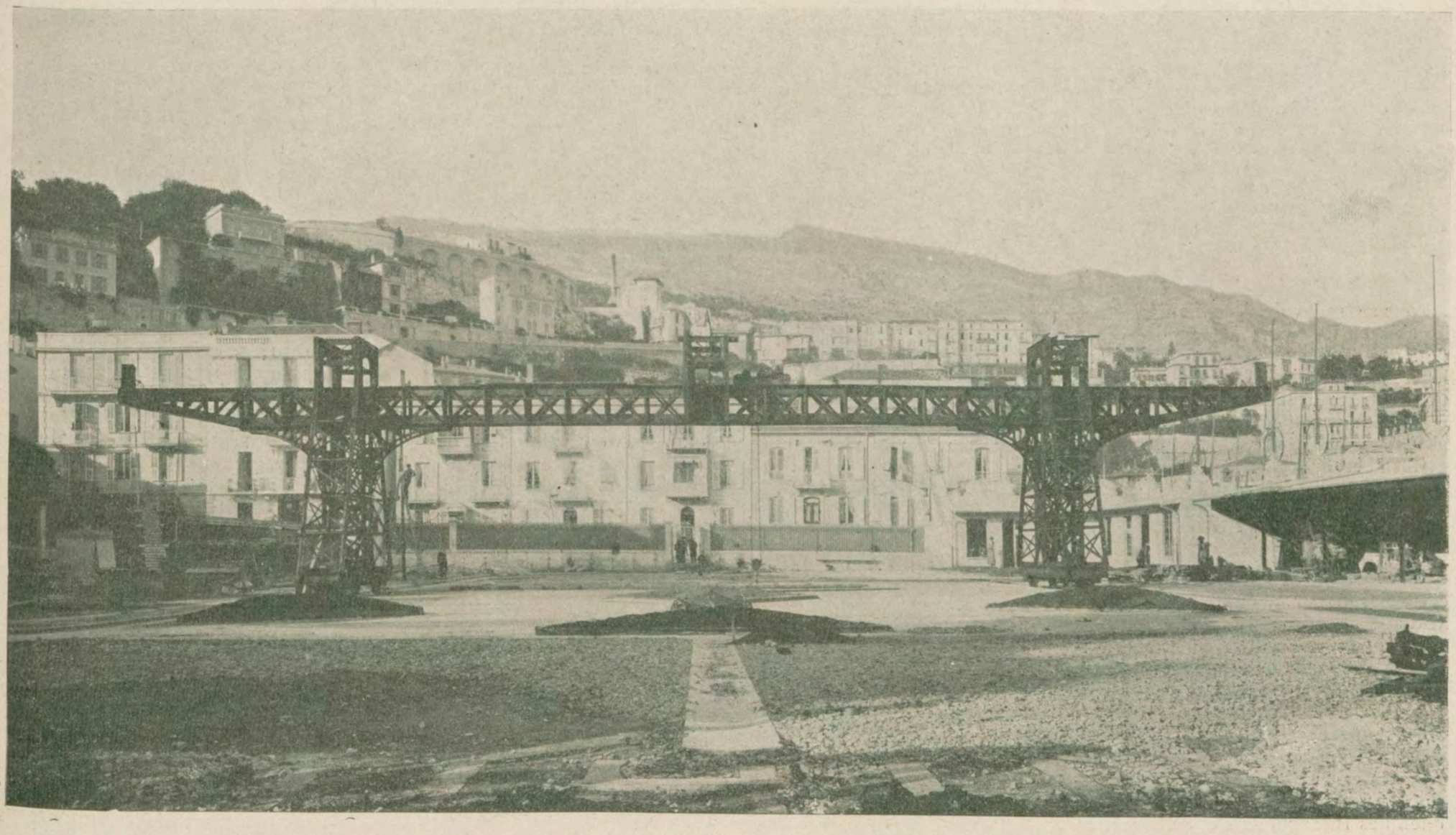
Shrubb, des South London Harriers, gagnant du Cross Anglais, couvrant les 10 milles en 54 m. 25 s. 1/5.

Pearce, arrivé troisième.

L'Exposition et les Courses de Canots Automobiles à Monaco



La façade de l'Exposition des Canots automobiles, à Monaco.



Le pont roulant qui transportera chaque jour, après les courses, les canots automobiles de la mer à l'Exposition de Monaco.

Nous avons parlé, dans un précédent numéro, de l'important meeting de courses de canots automobiles qu'organisera prochainement, à Monaco, l'International Sporting Club. Les travaux de l'Exposition, où seront exposés chaque jour, après les courses, les racers et cruisers, sont poussés actuellement avec activité. D'autre part, les différentes épreuves portées au programme de cet imposant événement sportif, épreuves toutes dotées de prix en espèces fort élevés, et dont le total dépasse 100.000 francs, ne manqueront pas d'attirer, dans ce coin si pittoresque de la Côte d'Azur tous les sportsmen s'intéressant à la navigation à moteur.

LE SKI DANS L'ARMÉE

Notre armée des Alpes vient d'enrichir la défense du sol par ses essais de ski qui ne constituent pas seulement un sport des plus intéressants, mais des exercices des plus concluants.

◓ ◓ ◓

Il est de notoriété publique maintenant, qu'avec une paire de skis, un homme peut aller et venir, sans crainte de l'obstacle, sur cette nappe immense de neige qui était barrière infranchissable à toute activité humaine.

Qu'est-ce que le ski? Tout simplement deux planches légères, longues de 2 à 3 mètres, larges de 10 centimètres et épaisses tout au plus de 3 centimètres, légèrement relevées à l'avant pour permettre de glisser sur la neige.

Le pied enfourché à peu près au milieu de ce genre de patin est retenu par une boucle au talon de la chaussure, et une autre courroie l'assujettit à l'avant de l'appareil.

Le peloton des skieurs militaires.
Au premier rang, les deux officiers norvégiens chargés de l'instruction des cadres.

Une escouade à l'exercice.

Pour se mouvoir, il suffit de glisser les skis en les écartant l'un de l'autre de 5 à 7 centimètres et en soulevant légèrement le pied demeuré en arrière pour le rapporter en avant et surtout en ayant soin de conserver le plus possible la position parallèle, si l'on veut éviter l'accrochage et de là les chutes.

Sur les pentes, il suffit de pencher légèrement le corps en avant et de se laisser dévaler, en ayant bien soin de se servir du long bâton indispensable dans ce genre de sport et qui sert, en cette circonstance, de frein et de gouvernail.

Briançon, qui n'était connue autrefois que comme la ville la plus forte et la plus haute de France (1.325 mètres), s'est, depuis quelques années, acquis un renom bien justifié de centre de tourisme et d'alpinisme estival. Et voilà que maintenant cette réputation, grâce à l'armée et à l'initiative de quelques Briançonnais et de la section du Club Alpin, Briançon, dis-je, va devenir un centre de tourisme et d'alpinisme hivernal.

Un groupe d'éclaireurs en skis.

Une avalanche de skieurs militaires.

Cette année, l'école de skieurs, sous le commandement du capitaine Bernard, du 159e, qui a procédé à son organisation et à son installation, donne à la ville une animation et un pittoresque tout particuliers. Les bataillons alpins, chasseurs et fantassins des régiments régionaux du 14e corps, officiers des 14e et 15e corps d'armée rivalisent d'entrain, d'audace et d'endurance dans ce sport passionnant qui, en conquérant peu à peu la population civile, contribuera à fortifier la race. Déjà quelques jeunes gens de Briançon et des villages des environs, parmi lesquels il faut citer surtout le mont Genèvre, s'adonnent au ski. Grâce au ski, ils sortent de leurs logements, souvent insalubres dans les villages, et où ils s'étiolaient; ils respirent un air pur, ils goûtent les délices des courses rapides et vivifiantes et deviennent plus souples et plus forts. Ils triomphent enfin de la montagne dominatrice jusqu'ici pendant l'hiver. Les marches et raids superbes de l'école de skieurs leur démontrent

Il y a deux ans, le capitaine Clerc, du 159e, commençait des expériences sur l'utilisation du ski par l'armée. Aidé l'an dernier par une mission norvégienne, avec quelques bons skieurs, il démontra que le skieur pouvait être fort utile à l'armée des Alpes, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, si bien que le ministre de la Guerre décida la création d'une école de skieurs à Briançon. La direction de cette école devait revenir naturellement au 159e où s'étaient faites les premières expériences et où la neige tombe assez abondamment pour que des exercices ou des marches en ski puissent y être pratiqués pendant tout l'hiver.

RAGUENEAU

Une colonne de skieurs en reconnaissance près du Pelvoux.

Les deux lieutenants instructeurs du peloton de skieurs militaires.

que le montagnard peut ne plus être isolé comme autrefois et que la neige, qui est un obstacle pour le piéton, sert de rail au skieur, en lui permettant de franchir des distances énormes.

On pourrait s'étonner de ce que le ski ait été si long à se faire apprécier par nos montagnards alpins, qui sont loin d'être sots, si l'on ne connaissait la puissance de la routine et de l'habitude. Les timorés, ceux que l'on appelle des coins de feu, ne manquent pas d'objecter : « Mais le ski est un sport très fatigant au début et dangereux; on a vu même un skieur, Marcel, moniteur au 159e, emporté par une avalanche. » — A ceux-là qui condamneraient les Français à l'immobilité et à l'anémie pour éviter un accident, il faut répondre en leur mettant une quenouille dans la main et un bonnet de coton sur la tête. — Tous les sports offrent des dangers ou sont fatigants, mais leur fatigue et leurs dangers fortifient la jeunesse et la rendent audacieuse. Ce sont là des avantages qui compensent au delà les inconvénients, et la récompense des efforts donnés est dans des résultats magnifiques, comme ceux que l'école de skieurs a obtenus pour le bien de la patrie.

Par les exemples suivants, il nous est facile de démontrer au grand public, aux sceptiques et aux indifférents, les essais de nos skieurs.

Les skieurs du 159e ont effectué, l'an dernier, avec le capitaine Clerc, l'initiateur du ski dans notre armée et aujourd'hui à la légion étrangère, des marches nombreuses dans la haute montagne, variant de 40 à 70 kilomètres, avec chargement du sac complet.

Cette année, le capitaine Bernard, qui a organisé l'école de skieurs, au bout de quinze jours d'apprentissage, a fait couvrir à ses élèves des trajets de 50 à 60 kilomètres avec passage de cols compris entre 2.000 et 2.400 mètres d'altitude.

Enfin, avec quelques élèves skieurs, chasseurs et fantassins, et son groupe de skieurs moniteurs, il a réussi à faire sans accident, par une température très variable, douce au départ et glaciale le soir, une marche de *quatre-vingts kilomètres* environ avec passage de deux cols (le col d'Arsine, 2.000 mètres et le col du Lautaret, 2.400), représentant au total une différence de niveau de 1.700 mètres par rapport au point de départ, Briançon-Sainte-Catherine, en seize heures environ de marche et quatre heures de repos. Partis à 3 heures, ils étaient de retour à 11 heures du soir.

Une avalanche près de Cervières.

Skieurs au col d'Izouard, à proximité de l'endroit où le soldat Marcel a trouvé la mort, dans l'avalanche de neige reproduite par notre photographie.

Chaque année, vers la fin de la période d'instruction, les dirigeants de l'école de skis militaire organisent des concours où tous les moniteurs et élèves-moniteurs y participent.

Dans la matinée du 19 février dernier, une course de fond et de vitesse furent disputées sur le parcours La Vachette-Mont Genevre, La Vachette, Fontenille, Champ de Tir, Pont de Cervières; distance 25 kilomètres environ et 1.000 mètres de différence de niveau.

Le départ, divisé en trois catégories, sous-officiers, moniteurs et élèves-moniteurs, fut donné à 7 h. 20 m. du matin. Le sergent Roderon, du 12e chasseurs à pied, s'adjugea la victoire de peu sur son camarade Molard, du 13e chasseurs. Falcon, du 159e, remporta la victoire des moniteurs skieurs et Bullat, du 28e chasseurs, pour les élèves-moniteurs.

Tous étaient équipés et avaient sac au dos. Malgré le dur parcours accompli, aucun signe de fatigue ne se manifestait parmi les concurrents, qui accomplissaient la course en moins de 4 heures.

L'après-midi, un concours de sauts eut lieu le long de la chaussée, à Sainte-Catherine.

Le sergent Viotto, du 159e, certainement le meilleur skieur de Briançon, remportait le premier prix d'une façon magistrale. Le caporal Bouche, du 157e, se classait second.

En terminant, qu'il nous soit permis d'adresser à tous, officiers et moniteurs skieurs, les félicitations de la *Vie au Grand Air*. Qu'ils continuent, et nous serons toujours là pour les applaudir et les encourager.

Jean Pourroy.

Les Femmes en Ballon libre

(Suite et fin.) (1)

Dans un précédent article, nous avons publié un résumé chronologique des ascensions mouvementées accomplies par les femmes aéronautes. Nous terminons aujourd'hui cette revue, en même temps que le très documenté article de notre collaborateur François Peyrey, illustré des dernières photographies des aéronautes femmes qui ont affronté le ballon libre.

Mme P.-F. Namur (Mlle Vallot.)

4 juin 1901. — Le "Rêve", piloté par M. Henry de la Vaulx, accompagné de M. et Mme Dugué de la Fauconnerie, atterrit à Paris, à l'angle de la rue de Tolbiac et de la rue du Moulin-des-Prés (Butte aux Cailles). Pendant le dégonflement, les habitants du quartier se conduisent comme des sauvages à l'égard des aéronautes qui réussissent, avec toutes les peines du monde, à éviter de mauvais traitements.

25 novembre 1902. — Mme Piétrone est recueillie par un bateau dans le port Sannazaro, à Margellina (Italie).

8 août 1903. — M. et Mlle Blanquies, élevés à 9 heures et demie du soir du parc de l'Aéro-Club (Saint-Cloud), reçoivent une averse qui alourdit leur petit ballon à un tel point qu'ils sont forcés d'atterrir à 10 heures, place Vendôme.

Parmi les femmes aéronautes ayant pris part à des ascensions mouvementées, nous pouvons placer Mmes Arban et Tardini, dont les voyages furent tristement identiques : le 7 octobre 1849, Arban, accompagné de sa femme, s'élève de Barcelone, atterrit près de la ville, repart seul et disparaît ! Le 15 septembre 1851, Tardini quitte Copenhague avec sa femme et son fils, atterrit dans l'île de Seeland, reprend seul l'atmosphère pour ne plus revenir...

Nous ne nous pardonnerions pas d'avoir causé, par cette exacte nomenclature de catastrophes, d'accidents et d'ascensions mouvementées, une impression fâcheuse dans l'esprit de nos lectrices. Aussi bien, lorsque son éphémère existence est entre de prudentes et savantes mains — on trouve ces deux qualités chez les pilotes de l'Aéro-Club de France — le ballon constitue, outre son charme puissamment exquis, le moyen de locomotion le plus sûr qui puisse exister. On ne peut en dire autant du simple et détestable omnibus.

La meilleure preuve de cette assertion nous est fournie par les voyages aériens modernes, les belles ascensions de miss Moulton, recordwoman mondiale de la distance — au début de cet article son raid de St-Cloud en Silésie fut déjà conté — de Mmes L. Serpollet, Namur, etc. Mme Paul-Franz Namur, alors Mlle Vallot, prit passage à l'époque des concours de Vincennes (Exposition de 1900) à bord de ballons qui devaient aller à la victoire et remporta même un prix de photographie aérienne. Enfin, Mlle d'Acosta put impunément se livrer à un aéronat en marche, le *Santos-Dumont IX*.

Mlle Antoinette Rogé (du Gymnase) va quitter, à bord du *Phœbé*, l'usine à gaz de Rueil.

Aussi, comme elle semble lointaine, un tantinet naïve à l'heure actuelle, cette phrase d'une passagère de Lunardi : « Lorsque je me renferme en moi-même, et que je réfléchis sur ce que j'ai fait, je suis frappée d'une espèce de terreur en songeant que j'ai été assez audacieuse pour me placer en face de l'Eternel avant qu'il ne m'y ait appelée ! »

Un record, un record mondial est à battre ! Laquelle remportera la deuxième Coupe-Challenge de la *Vie au Grand Air* ? Les sphères blanches sont prêtes à partir... allons, mesdames embarquez-vous ! Nos ballons n'ont qu'un défaut, un défaut, hélas ! terrible : ils retournent inévitablement, toujours à « la vallée de larmes » d'où ils n'ont pu encore complètement s'évader... mais, malgré tout leur enthousiasme, les femmes-aéronautes préfèrent peut-être qu'il en soit ainsi.

Mais l'ascension la plus extraordinaire, la plus bizarre, est bien celle dont Mme Godson fut l'héroïne, et l'aéronaute Young, le spectateur.

En juin 1889, les journaux de Londres publiaient la nouvelle suivante :

Mme Godson est la plus capricieuse, la plus excentrique des femmes... en espoir de devenir mère : on sait qu'en cet état intéressant la plus belle moitié du genre humain a parfois des exigences stupéfiantes.

Mme Godson met son mari au désespoir : l'autre jour, l'aéronaute Young devait faire une ascension, et Mme Godson se mit en tête de monter en ballon, ni plus ni moins que la très célèbre Mme Angot.

L'aéronaute entre dans la nacelle et Mme Godson s'y précipite. « Lâchez-tout ! » et la gigantesque machine s'élève dans les airs !

Un cri est poussé, qui ne fut naturellement pas entendu d'en bas, mais qui mit l'aéronaute dans un bel embarras : Mme Godson s'était évanouie, et quand une heure après, au prix des plus grands efforts, Young atterrit, ils étaient... trois !

Mme Godson avait mis au monde un petit Godson, né là-haut, entre le ciel et la terre !

Et le bonhomme se porte, malgré tout, aussi bien qu'on pouvait l'espérer, après avoir vu le jour dans de conditions aussi éthérées.

Le record de Mme Godson n'a pas été battu.

FRANÇOIS PEYREY.

Mlle Marthe Francart.

M. et Mme Severo et leur fille.

Mlle Gaby Carter.

Mlle Jeanne Masson.

Mme de Bradsky.

(1) Voir les nos 267, 270, 273, 277 et 283.

La Réouverture de Saint-Ouen & La Semaine à Auteuil

Le Prix des Tuileries (course de haies — Auteuil, 3 mars).

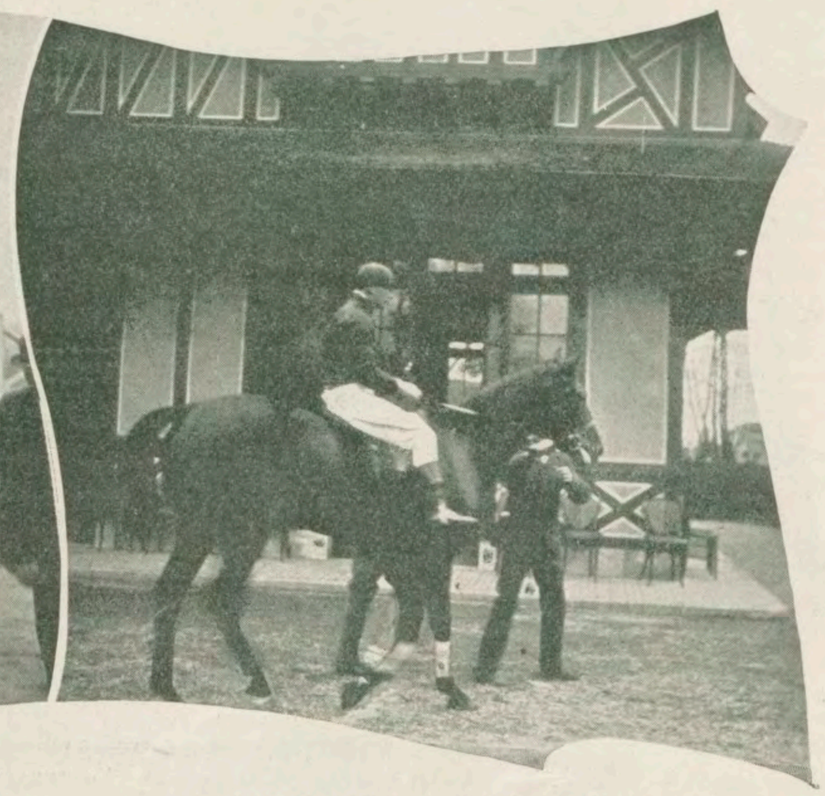
Louise Mesnard, *j., 5 ans, par St-Damien et Margot, à M. J. Tible (entraîneur : Sarro ; jockey : Holt).*

Arrivée 1re, battant de 1 long. 1/2 Oracle III.

La rentrée du Prix Hungerford (steeple-chase-handicap — 10.000 fr. Auteuil, 3 mars).

Alcazar, *6 ans, par Zut et Alabanne, à M. J. Duboy (entraîneur : J. Desbons ; jockey : L. Bariller).*

Arrivé 1er, battant Sautoir, Bébé et Résidant.



Après le Prix Vermandois (St-Ouen, 4 mars).

La rentrée aux balances du vainqueur International, par Sempronius et Queen Rose, à M. Ch. Liénart ; entraîneur : Ch. Carter ; jockey : Chapman.

Le calendrier sportif s'est complété cette semaine ; Enghien et Saint-Ouen ont rouvert leurs portes, et désormais chaque jour aura sa réunion. Cette semaine sera la dernière exclusivement consacrée au " sport illégitime ", car le 15 mars, Saint-Cloud, pour sa réouverture, nous donnera la première réunion de " plat ". A Auteuil, les programmes se suivent avec un peu toujours les mêmes concurrents ; vaillamment sur la brèche, depuis l'ouverture de la saison, ils se conduisent très honorablement.

✪ ✪ ✪

Soyons satisfaits du temps, revenu à notre égard à de meilleures dispositions ; si le soleil ne brille pas encore d'un très vif éclat, du moins les gelées semblent nous avoir abandonnés, remontant vers le nord, car, tandis que se courait le Prix d'Auteuil, on apprenait, non sans surprise, que les courses de Gronendal avaient dû être annulées, l'hippodrome étant couvert de neige. En 1895, pareille aventure arriva à la Société des Steeple-Chases.

La " saison " ne bat pas encore son plein ; quelques sportsmen manquent encore aux réunions dominicales d'Auteuil. Cependant, on s'aperçoit déjà de l'approche des réouvertures de nos hippodromes de plat ; entraîneurs et jockeys viennent prendre l'air des hippodromes, c'est ainsi que dimanche, à Auteuil, on vit Denman, Arthur Carter, G. Milton, W. Pratt, W. Webb, Georges Stern, Alec Carter, Parfrement, Rigby, Mac Intyre, d'autres encore et les " retour d'Amérique ", Ransh, Nash Turner, qui a ramené d'outre-Atlantique un de ses frères, également jockey ; Shields, accompagné d'une célèbre cravache américaine, F. Duffy, qui monta avec succès en obstacles en Amérique. On le dit engagé par Leigh ; montera-t-il en plat ou en obstacles ? Rigby n'était-il pas, en Amérique, surtout un jockey d'obstacles ?

Il s'en est fallu de peu qu'Enghien ne pût faire sa réouverture, tant avaient été fortes les gelées des jours précédents ; mais il y a un dieu qui veille sur la " Sportive " ; on a couru à Enghien, et il a fait une température quasi printanière pour la réouverture de Saint-Ouen. Que de progrès dans les programmes ! Le temps n'est pas très éloigné où sur les suburbains ne se disputaient que des prix de 3 et 4.000 francs. Un prix de 5.000 était un événement, un de 10.000 une rareté ; aujourd'hui, chaque réunion — ou presque — a son prix de 10.000. A Saint-Ouen, c'était une épreuve de haies — le Prix Courcolet — qui n'avait réuni, il est vrai, que cinq partants, mais servait de rentrée à l'ancien crack, Violon II, lequel s'est, ma foi, fort bien comporté et qui, plus énergiquement monté, aurait sans doute battu Masque de Fer. La meilleure preuve que Masque de Fer n'a pas eu une facile victoire, c'est que, deux

La rentrée du vainqueur du Prix Juigné (course de haies-handicap — 15.000 fr.)

Hipparque, *4 ans, par Omnium II et Hurry, à M. L. de la Fuente (entraîneur : Bariller ; jockey : L. Bariller).*

Etincelle II (Nore), arrivé 3e. | Recondo (A. Flint) arrivée 2e. | Pétrone III (Hammond). | Hipparque (L. Bariller) arrivé 1er. | Magnolia (Manby). | Masque de Fer (Hollobone).

Le Prix Juigné (course de haies-handicap — 15.000 fr.). — Le saut de l'avant-dernière haie.

Naccarat, à M. Archdeacon (L. Bariller).
Naughty John, à M. Liénart (A. Flint).
Gerberoy, à M. Thyrand (Holt).
Laboureur, au Vte de Fontarce (Brooks).
Coustou, à M. M. Clado (Hollobone), arrivé 3e.
Boër, à M. Matthyssens (F. Bates), arrivé 1er.
Vénasque, à M. S. Dufour (Ellisson).
Renégat, à M. Liénart (Chapman), arrivé 2e.
Litorne, à M. Fischhof (A. Johnson).

Le Prix d'Auteuil (steeple-chase — 20.000 fr. — 3 500 m.). — Le saut de la rivière des Tribunes.

jours après, à Auteuil, il s'est fait battre, j'allais écrire honteusement, — mais jamais un Leigh n'est battu honteusement, il a toujours une excuse — par Hipparque, Recondo, Etincelle II et Pétrone! Aux trois quarts du parcours, il n'y avait plus de Masque de Fer, ce qui est compréhensible, étant donnée la course très dure fournie par lui quarante-huit heures avant; malgré les bains d'air, les bains de sable, et l'hygiène américaine, les chevaux ne sont pas de fer. Un excellent honnête cheval, qui avait gagné plusieurs fois tant à Auteuil que dans les suburbains et en province, a trouvé la mort dans l'épreuve d'ouverture de Saint-Ouen, c'est Picot, le demi-sang que M. Thiébaux avait réclamé l'an dernier après une victoire remportée sous les couleurs de l'entraîneur Desbons.

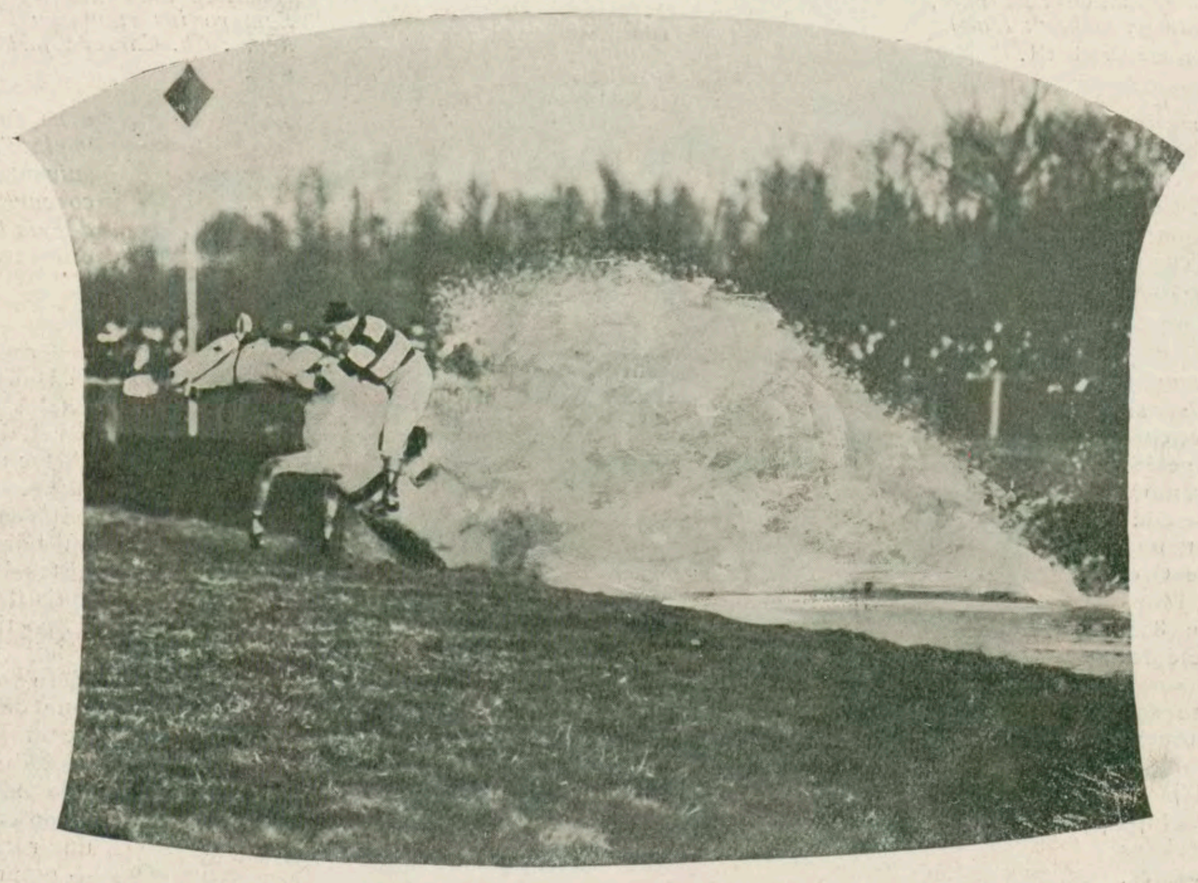
Leigh me paraît ne point suivre la marche ascendante. A Enghien, trois victoires; à Saint-Ouen, deux, et à Auteuil, dimanche, une seule, dans une petite course de haies. Dans le Prix d'Auteuil, il avait mis en ligne trois concurrents : Laboureur, qui a fait une course bien peu en rapport avec sa très réelle qualité; Litorne, qui manquait de classe et Coustou, cheval très régulier qui s'est trouvé bien à sa place, derrière Boër, le meilleur actuellement de nos jeunes steeple-chasers et Renégat, qui vaut certainement mieux que l'opinion qu'on s'était faite de lui. Boër a très brillamment gagné; c'est un sauteur sûr, impeccable et régulier, il fait plaisir à regarder.

J'ai déjà dit comment Masque de Fer s'était effondré dans le Prix Juigné, remporté par Hipparque, que Lucien Bariller a monté avec une habileté consommée. Lucien Bariller est certainement un des meilleurs, sinon le meilleur de nos jockeys d'obstacles; il a moins de force peut-être, mais plus de finesse que son frère Charles. Dans la journée de dimanche, non seulement Hipparque, mais Allegro lui doivent leur victoire. Cela paraît ridicule de dire qu'un jockey " porte son cheval au poteau ", c'est cependant absolument l'impression qu'il nous donna quand il amena le fils de Chalet, après la dernière haie. Tout en reconnaissant le mérite de Fred Hall, l'habituel jockey de M. Archdeacon, je ne crois pas qu'il aurait tiré d'Allegro un meilleur parti que Lucien Bariller.

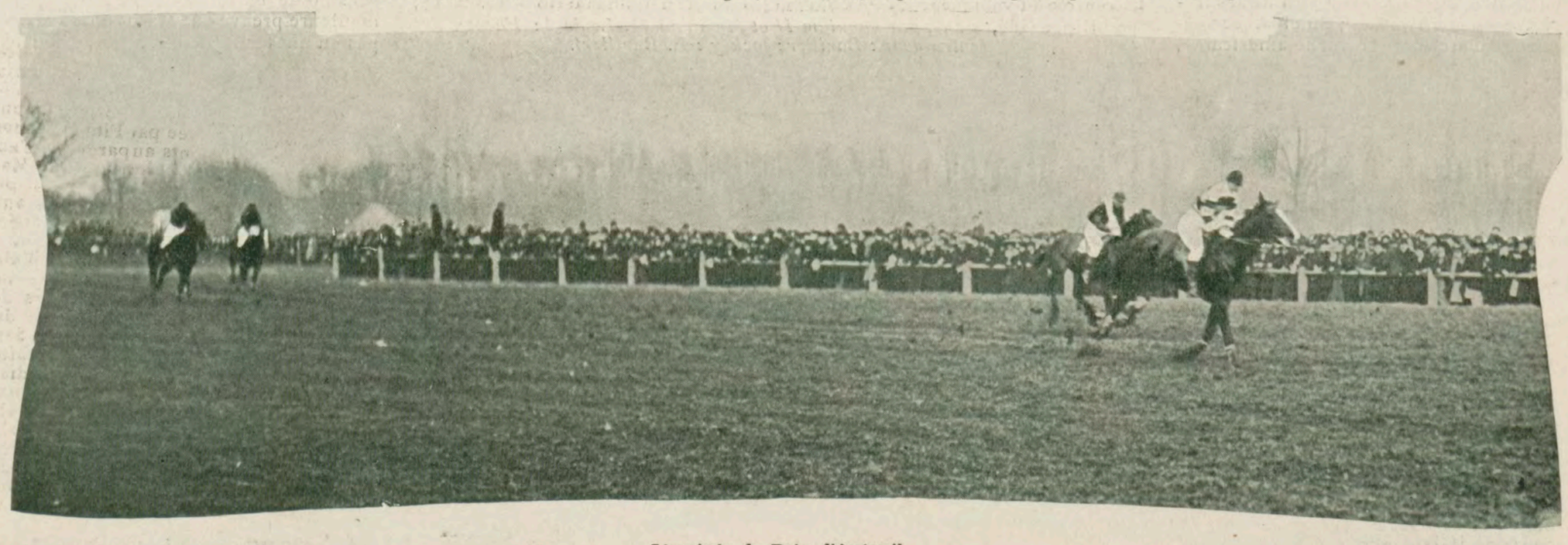
Petit à petit la casaque rouge avance : les " Liénart " courent toujours en excellent état, ils sont superbes à voir. Cela n'a du reste rien d'étonnant avec un entraîneur aussi consciencieux que Charles Carter. Cependant, ils manquaient encore de quelques galops; et voici que, à Saint-Ouen, International a triomphé; à Auteuil, Renégat a menacé Boër, le crack, et Discret a battu Dandolo, un des grands espoirs des Leighistes pour cette journée. C'est un commencement, attention à la série!

J'aurais voulu avoir l'opinion du baron Finot, ce modèle des propriétaires d'obstacles, sur les courses successives, à deux jours d'intervalle, de Masque de Fer avec 69 kilos, après 60 et Dandolo avec 74, après 66; mais le baron s'est dérobé à toute interview, esquissant un geste qui en disait long.. ..

FRANC PICARD.



Le saut du brook dans le Prix Voltaire.
Cher Ami, au comte de la Boutetière, monté par H. Mitchell, fait une faute au saut du brook, faute qui a complètement compromis sa chance.



L'arrivée du Prix d'Auteuil.
En tête, Boër, à M. Matthyssens, monté par F. Bates, à trois longueurs devant Renégat, à M. Liénart, et Coustou, à M. Marino Clado.
Avant la course, M. Matthyssens avait cédé son crack à M. Chancenay pour la somme de 30.000 francs, plus la moitié du prix, si le cheval gagnait. Le fils de Bérenger est rentré très éprouvé et boitait assez bas. Espérons que Bariller, son nouvel entraîneur, le remettra vite sur pied.

LE DUEL PINI-SAN MALATO

Un duel qui avait toutes les chances de se terminer d'une façon tragique mettait aux prises, dimanche dernier, le chevalier Pini et Athos de San Malato. Au bout de 2 heures et demie, le combat a été arrêté sans résultat.

✤ ✤ ✤

L'ÉTABLISSEMENT Chéri-Halbron, à Saint-James. A la porte, des automobiles, des fiacres, le landau indicateur de la nature de la séance. Je sonne. Un tintement sonore... L'huis s'entre-bâille et, ayant montré patte blanche (lisez : carte d'invitation signée d'un des témoins), je pénètre. Cent à cent cinquante personnes sont déjà là ; nous devions, aux dernières nouvelles de la veille au soir, être dix au maximum, mais Pini a tant d'amis! San Malato a tant excité la curiosité et M. Halbron a tant de relations. Des sportsmen anglais. Tous les professionnels du compte rendu de duel sont là. D'aucuns, auxquels on n'a pas pris la peine d'adresser une invitation, n'ont pas voulu la demander et leur absence est remarquée. Les photographes sont légion, mais le cinématographe manque. Pini est arrivé de bonne heure : complet veston, casquette de chauffeur ; la garde qui veille aux portes du jardin veut l'empêcher d'entrer.

— Elle est bien bonne, s'exclame le chevalier; mais on ne pourra rien faire sans moi, je suis Pini... Et le cerbère s'efface.

San Malato a adopté la tenue réglementaire, redingote et haut-de-forme. Tous deux ont des pelisses fourrées imposantes et qui ne seront pas inutiles pour protéger tout à l'heure leurs torses nus contre la pluie qui va tomber et le vent qui va souffler.

Les témoins, MM. Breittmayer et Georges Bureau pour San Malato; Adolphe Tavernier et Marcel de Alvear pour Pini, palabrent. Qu'attend-on pour commencer ? D'abord qu'il soit l'heure indiquée, ensuite et surtout, je pense, que le Dr Doyen soit arrivé. Le célèbre chirurgien descend de son automobile; une rumeur parcourt l'assistance; c'est le moment.

Les adversaires sont en présence. On croise les épées ; dès le début on se rend compte que San Malato a fait de grands progrès depuis son fameux assaut avec Pini au Nouveau-Théâtre, cause initiale du duel d'aujourd'hui. Il a travaillé l'attaque aux avancés et maintient sa pointe en ligne; Pini fait du fleuret. Le crispin du gant de San Malato arrête d'abord la pointe de l'épée de Pini; un coup au flanc est paré au corps par Pini, le combat continue très académique, très beau, ponctué d'exclamations qui deviennent de plus en plus sauvages. San Malato rugit, Pini claironne. A chaque instant, les reprises sont interrompues parce que les épées ont touché terre, et qu'il faut non seulement les changer, mais répéter chaque fois l'enroulement de la lanière autour du poignet. Cependant, une gouttelette de sang apparaît sur le biceps de Pini, provoquée par une piqûre insignifiante. Il serait faux de dire que Pini rompt, cependant il a perdu du terrain centimètre par centimètre. Alors, par un déplacement très habile, mais combien dangereux pour quelqu'un de moins fort que lui, il opère un mouvement tournant et du coup reprendra le lendemain. Mais des amis s'interposent; la réconciliation, énergiquement refusée par Pini quelques instants auparavant, s'accomplit lorsque San Malato dit à Pini : — J'ai pu dire *avant* que vous auriez peur de mon épée, je ne le dis plus *après*. Et une accolade cordiale scelle l'amitié neuve de ces deux escrimeurs de talent. L'automobile du Dr Doyen emmène San Malato et Pini refaire leurs forces en un cordial déjeuner. Et c'est ainsi qu'après deux heures trois quarts, dont trente-six minutes de combat effectif, se termina, sans grand mal, cette longue histoire.

LOUIS PERRÉE.

A l'établissement Chéri. — Entre deux reprises.

M. Athos de San Malato.

Le chevalier Pini.

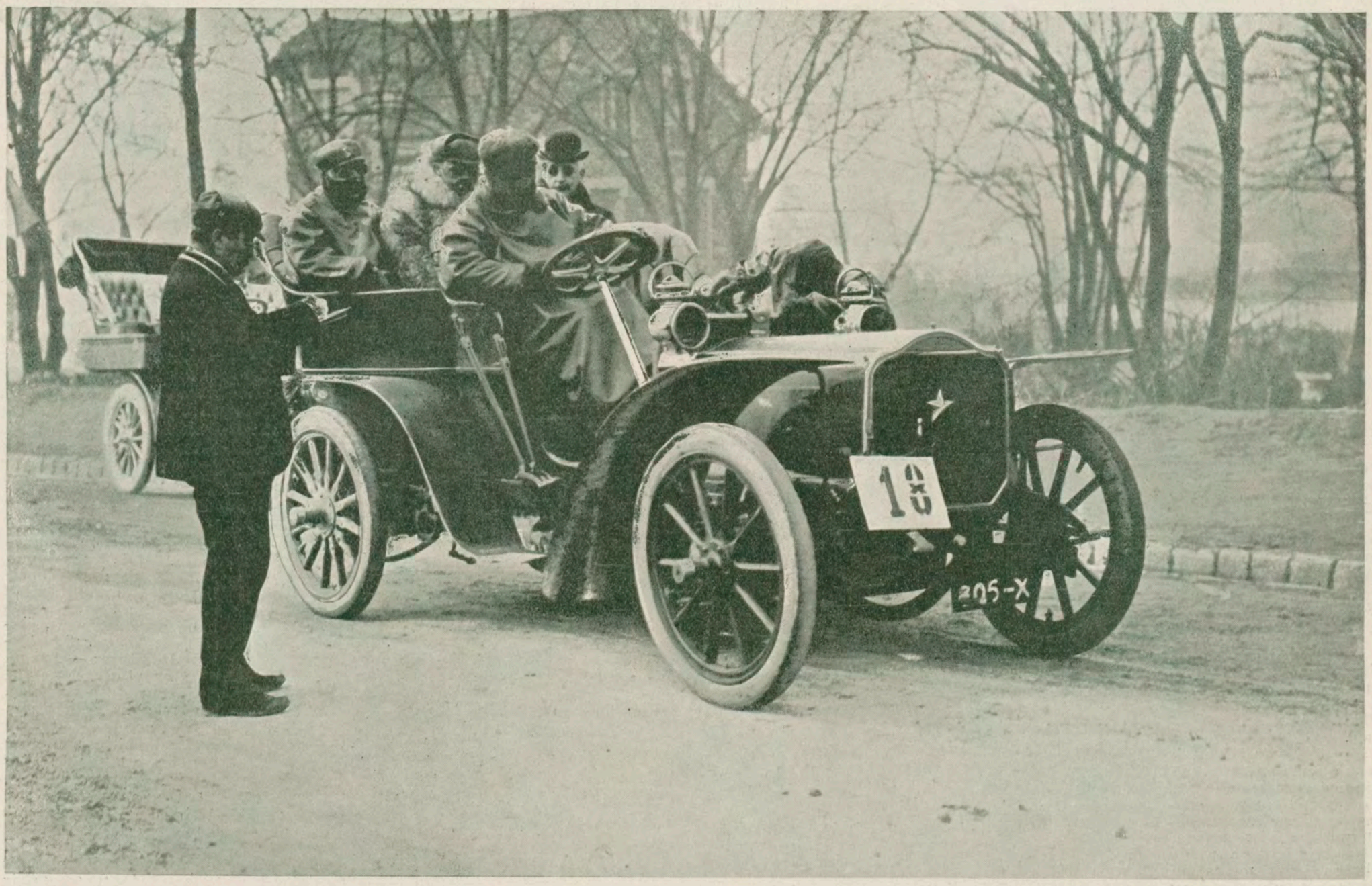
M. Tavernier. | Pini. | San Malato. | M. Breittmayer.

Une reprise.

LE "LIVRE D'OR" DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

VOITURE ***Ariès***, 4 CYLINDRES, 16 CHEVAUX, PESANT 1.410 KILOS, AYANT EFFECTUÉ LES 100 KILOMÈTRES DU PARCOURS AVEC 10 LITRES 210 D'ESSENCE ORDINAIRE, SANS AUCUNE MANETTE DE GAZ. VOITURE MUNIE DU "CARBURATEUR AUTOMATIQUE" ***Ariès***, BREVETÉ S. G. D. G., ET DE PNEUMATIQUES ***Michelin***.

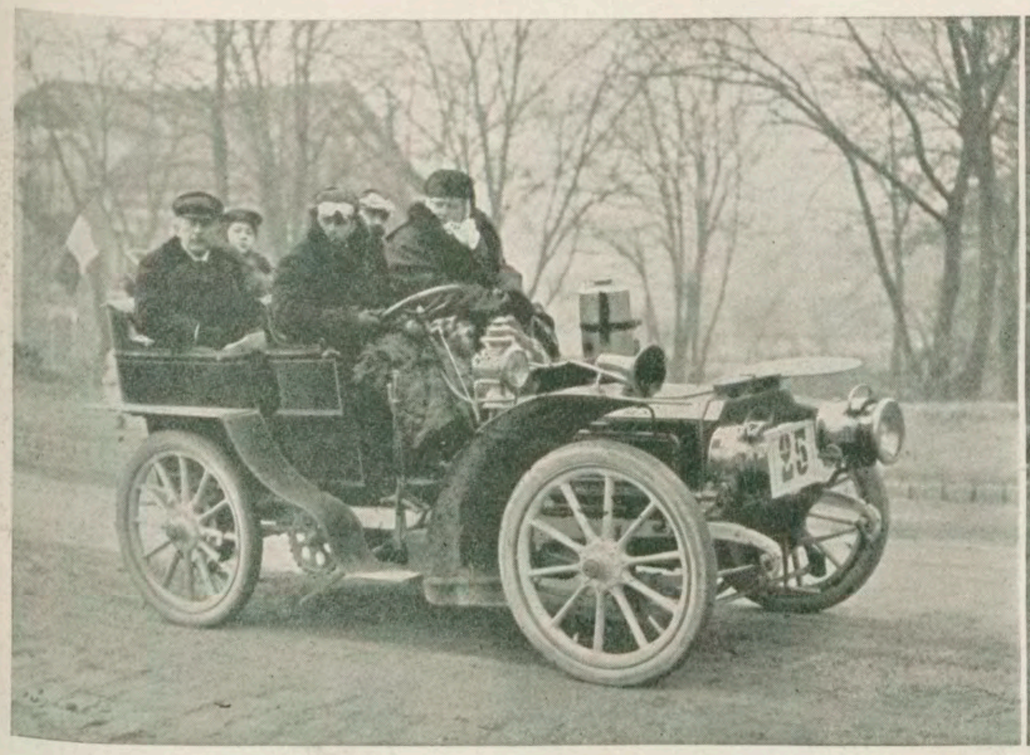
CAMION ***Peugeot***, VAINQUEUR DE LA CATÉGORIE DES CAMIONS PORTANT PLUS D'UNE TONNE.



M. GASTÉ, SUR SA VOITURE ***Automotrice***, MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Michelin***, VAINQUEUR DE LA CATÉGORIE DES VÉHICULES D'UN PRIX DE CHASSIS DE 18.000 A 25.000 FRANCS.

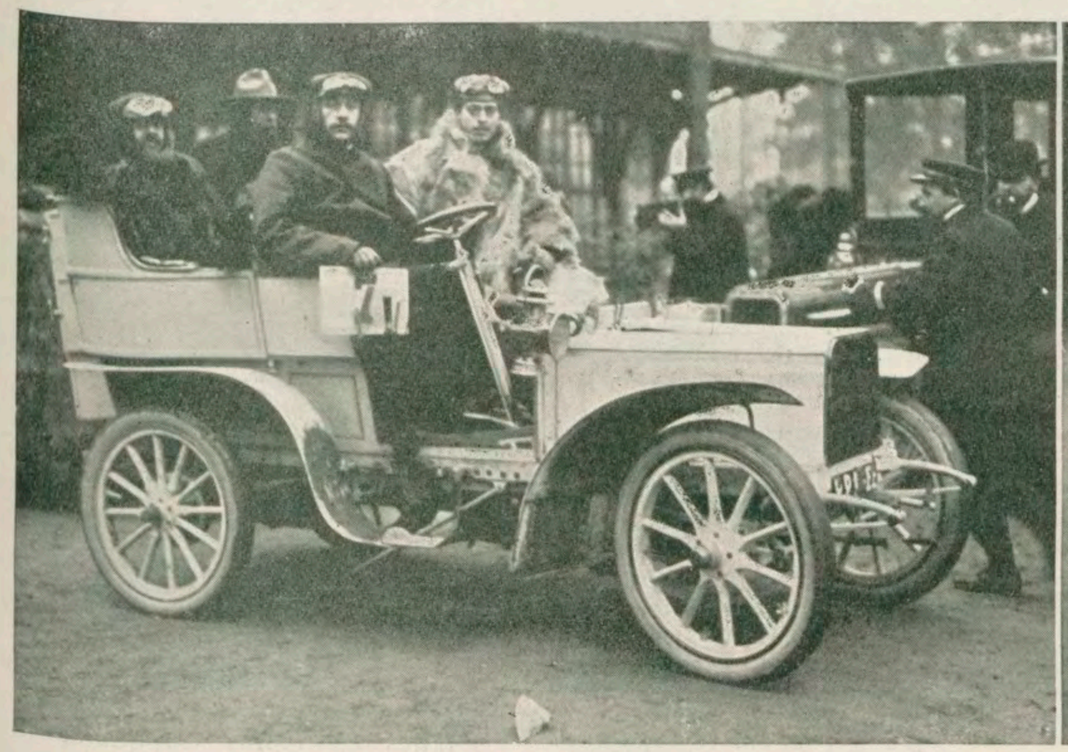
Le Critérium de consommation et de régularité (3-4 et 5 Mars)

LE "LIVRE D'OR" DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

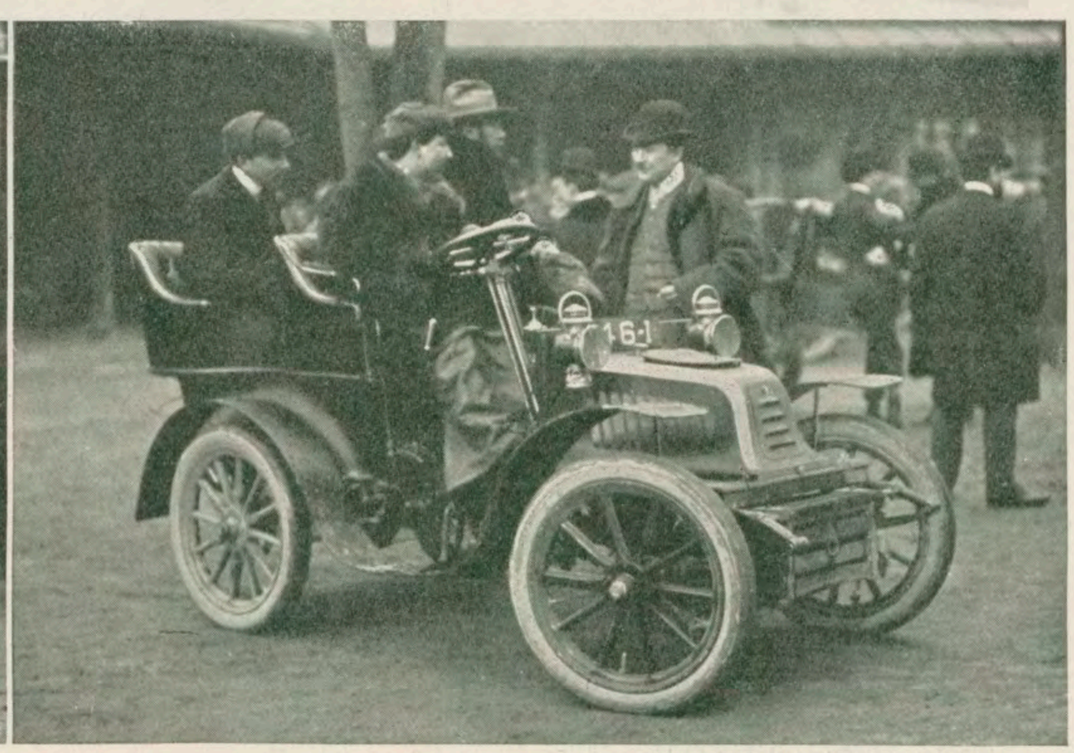


M. RENAUX, SUR SA VOITURE ***Peugeot*** (18 CHX), MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Continental***, GAGNANT DE LA CATÉGORIE DES VÉHICULES D'UN PRIX DE CHASSIS DE 12.000 A 18.000 FRANCS.

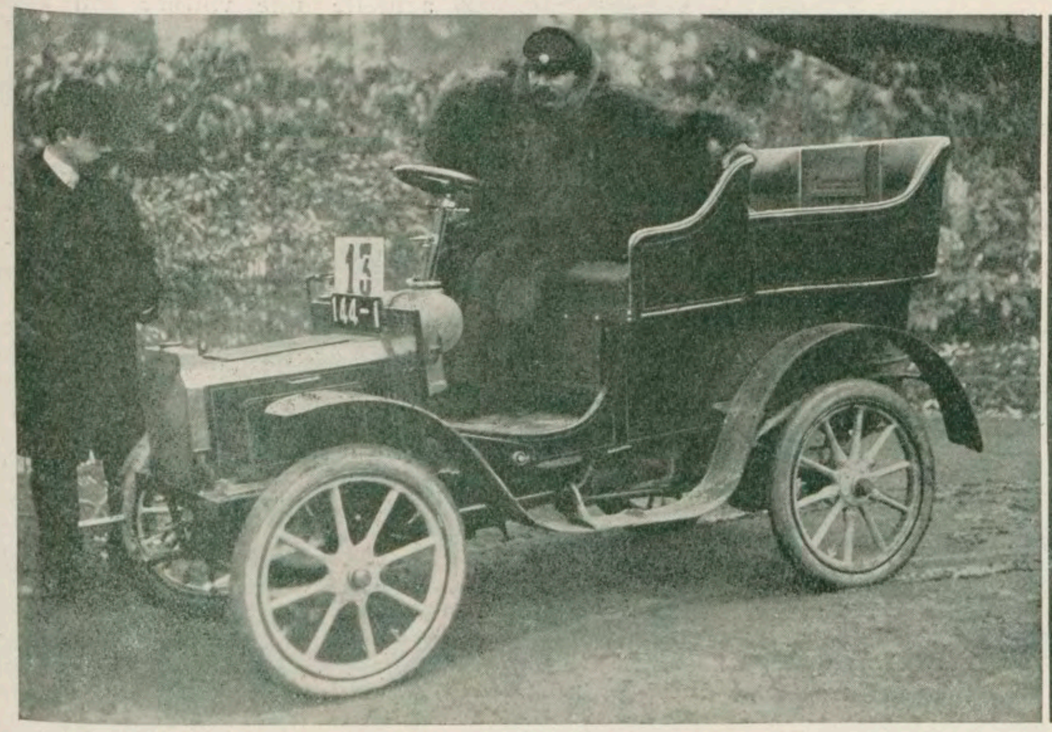
LA VOITURE N° 42, MUNIE DU NOUVEAU MOTEUR ***de Dion-Bouton*** A 2 CYLINDRES ET DE PNEUMATIQUES ***Michelin***, GAGNANTE DE LA CATÉGORIE DES VÉHICULES D'UN PRIX DE CHASSIS DE 8.000 A 12.000 FRANCS.



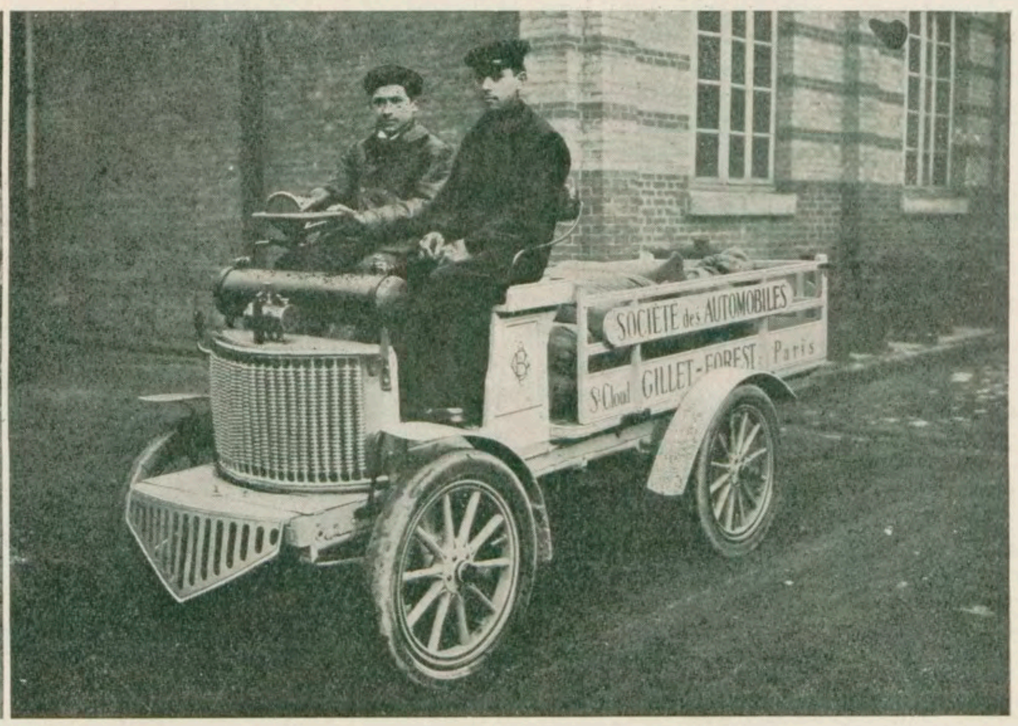
LA VOITURE N° 7, MUNIE DU NOUVEAU MOTEUR ***de Dion-Bouton*** A 2 CYLINDRES ET DE PNEUMATIQUES ***Michelin***, GAGNANTE DE LA CATÉGORIE DES VÉHICULES D'UN PRIX DE CHASSIS DE 5.000 A 8.000 FRANCS.



VOITURE ***Peugeot***, MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Michelin***, GAGNANTE DE LA CATÉGORIE DES VÉHICULES D'UN PRIX DE CHASSIS DE MOINS DE 5.000 FRANCS.



VOITURE ***Peugeot***, MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Michelin***, SECONDE DE LA CATÉGORIE DES VÉHICULES D'UN PRIX DE CHASSIS DE MOINS DE 5.000 FRANCS.



CAMION ***Gillet-Forest***, MUNI DE PNEUMATIQUES ***Michelin***, VAINQUEUR DE LA CATÉGORIE DES CAMIONS PORTANT MOINS D'UNE TONNE.

Le Critérium de consommation et de régularité (3-4 et 5 Mars)

Football-Association — La finale du Championnat de Paris

Charge d'un avant Racingman marqué à droite et à gauche par les avants de l'U. S. C.

Après une touche. — Départ d'un avant de l'U. S. C. marqué par un Racingman.

Passe en hauteur entre Racingmen.

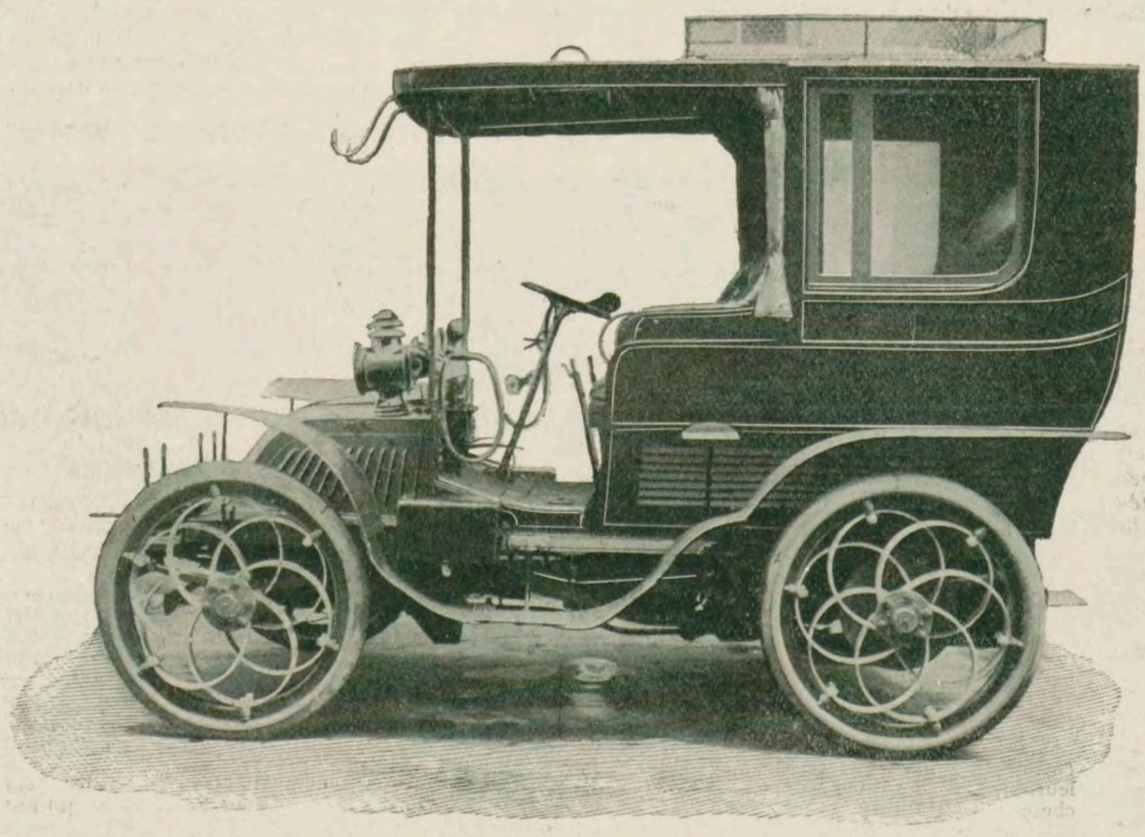
Dribbling de l'U. S. C. intercepté par le Racing.

Dimanche dernier, sur le terrain du Football-Club de Paris, à Joinville-le-Pont, les équipes premières d'association de l'United-Sports-Club et du Racing Club de France ont disputé le match final du Championnat de Paris de football-association. Après une partie fertile en péripéties d'un bout à l'autre, la victoire est finalement revenue à l'United-Sports-Club qui remporte ainsi — sur le poteau — le titre de champion de Paris.

LA ROUE ÉLASTIQUE "ROUSSEL"

Rares sont à l'heure actuelle ceux qui oseraient nier l'utilité du transport automobile qui, en quelques années, a pu non seulement prouver qu'il pouvait marcher de pair avec les plus belles inventions du XXe siècle, mais arriver à un degré de perfection que nulle autre industrie n'a jamais atteint en un laps de temps aussi court. Il y avait cependant encore à trouver le perfectionnement idéal, celui de la suppression des pannes causées par la crevaison du pneumatique, et nombreux sont ceux qui se sont attelés à cette solution sans pouvoir la trouver, n'ayant probablement pas cherché du bon côté. Aujourd'hui, cet idéal est réalisé et c'est à la Roue Roussel que nous devons porter notre reconnaissance ; grâce à elle, nous pouvons rouler partout, en tout temps, été comme hiver, sur toutes les routes pavées ou macadamisées, sans avoir à redouter ni crevaisons ni éclatements.

Mais, direz-vous, c'est très joli d'être à l'abri de ces fâcheux impedimenta ! mais cette roue, en supprimant un défaut, n'en apporte-t-elle pas un autre avec elle? En un mot, n'est-elle pas trop rigide et possède-t-elle la souplesse qui a fait la réussite du pneumatique et l'a rendu indispensable pour la bonne conservation des organes de la voiture automobile et la possibilité d'atteindre des grandes vitesses, tout en permettant de ne ressentir que très légèrement les cahots de la route?



Voiture munie de roues élastiques Roussel.

C'est par les expériences faites journellement depuis six mois que nous pouvons répondre victorieusement, et nombreux sont à l'heure actuelle les hommes du métier et les incrédules qui ont été convaincus.

Nous avons, autour de Paris, nombre de routes pavées, et quels pavés ! eh bien, ce sont ces routes qui servent aux expériences journalières et quand la démonstration a été faite sur ce terrain, on passe sur un autre, non pavé, mais entièrement défoncé où les caniveaux succèdent aux dos d'ânes et les dos d'ânes aux caniveaux, et toutcela sans ralentir de vitesse un seul instant et sans que les voyageurs ressentent les inégalités du terrain. Si votre voiture a un moteur lui permettant de faire du quarante avec des pneumatiques, vous faites au moins du quarante avec la roue élastique; si vous avez un moteur permettant de faire du soixante, vous faites du soixante.

Nous connaissons à l'heure actuelle une voiture qui sert depuis dix-huit mois aux innombrables essais que l'on a été obligé de faire pour atteindre le but cherché; eh bien ! depuis qu'elle roule, cette voiture en est encore à aller à l'usine qui l'a construite, pour remplacer un organe quelconque ! Voilà donc, bien établie, une preuve irréfutable que la roue élastique atteint le but désiré.

Il est extrêmement rare de constater l'unanimité de ceux qui, ayant fait acquisition d'une chose nouvelle, en proclament son excellence ! Eh bien ! la roue Roussel a fait ce tour de force, pour ne pas dire ce miracle ! car tous ceux qui l'ont employée ou l'emploient sont les premiers à en affirmer la supériorité sur tous les autres bandages; et, livres et lettres à l'appui, la Société de *Cadignan*, 20, rue Brunel, à Paris, qui exploite le brevet *Roussel*, dont elle est propriétaire, les met entièrement à la disposition de ceux qui voudraient bien s'adresser à elle.

Dans un prochain article, nous donnerons la description de cette roue appelée à un succès que le temps ne fera que rendre de plus en plus considérable et mérité.

UN INCRÉDULE CONVERTI.

AUTOUR DES SPORTS

NOS 50 HORS-TEXTE

RAGUENEAU

Ragueneau est plutôt petit, bien musclé, bâti pour la résistance. Tout le monde connaît Ragueneau; c'est le champion français du cross-country. Il a gagné quatre fois successivement le Cross National. On ne peut penser à lui sans évoquer Shrubb, le champion de cross anglais. On ne peut que regretter que le Championnat de cross anglais ait mis en lumière une telle différence de qualité entre les deux. Peut-être, d'ailleurs, convient-il de l'imputer plus à la manière dont on conçoit le cross en France, manière peu propre à former des athlètes très résistants, qu'au manque de qualité réel de Ragueneau.

Ragueneau appartient à la Société Athlétique de Montrouge. C'est tout là-haut, au sommet de la Montagne Sainte-Geneviève, qu'il s'est révélé. Il n'a jamais voulu quitter les siens. C'est un sportsman correct et un amateur sincère. Ses collègues de Montrouge l'entraînent, le soignent, s'occupent de lui. Il n'a jamais voulu entendre parler de combinaisons, plus honorifiques pour lui, peut-être, en tout cas moins loyales. Et cela seul suffirait à lui assurer une célébrité sportive.

A. F.

ÉMILE GIBSON

On a enterré cette semaine, à Chantilly, un brave et excellent garçon, Emile Gibson, fils du célèbre doyen des entraîneurs anglais établis en France. Gibson n'avait que 42 ans; en quelques jours, il a été enlevé par une maladie qui, hélas! ne pardonne

Emile Gibson

pas. A Chantilly, comme sur les champs de courses, il ne comptait que des amis. Chaque fois qu'un rédacteur ou un photographe de la *Vie au Grand Air* allait à Chantilly, Emile Gibson l'accompagnait toujours dans sa tournée à travers les écuries d'entraînement; il était presque un de nos collaborateurs.

Passionné de la pêche à la ligne depuis que sa santé l'empêchait de continuer l'entraînement, il était un des assidus des réunions de pêche de Toutevoye. La photographie que nous donnons d'Emile Gibson est peut-être la dernière faite de cet excellent garçon, qui sera très regretté de ses nombreux amis.

DE ROUEN A MARSEILLE A PIED

Il nous faut signaler la magnifique performance que vient d'accomplir M. Jacques Darcel, une des personnalités les plus en vue de Rouen. Cet excellent sportsman vient, en effet, de terminer avec succès le raid pédestre de Rouen à Marseille, qu'il avait entrepris, il y a quelque temps. Parti de Rouen le 18 janvier dernier, M. Jacques Darcel est arrivé à Marseille le vendredi 12 février, mettant ainsi moins d'un mois pour couvrir les 1000 kilomètres du parcours. Notre intrépide globe-trotter avait réglé tout son itinéraire par étapes de 30 à 45 kilomètres par jour. Il avait adopté comme costume une simple tenue de chasse avec veston de cuir et *salopettes*, si connues des chasseurs de Normandie. Sur ses épaules, il portait un petit sac en toile imperméable et chargé à 7 kilos.

M. Jacques Darcel
qui vient d'accomplir le raid pédestre de Rouen à Marseille.

UN GYMKHANA PÉDESTRE A TUNIS

Un gymkhana, inspiré de celui qui fut organisé il y a quelques mois à Chantilly, et auquel nous avons consacré, dans *Femina*, un article documenté, a été donné la semaine dernière à Tunis. Les concurrents et concurrentes devaient accomplir un parcours de 5 kilomètres en se tenant par la main, rigoureusement au pas, et en franchissant une série d'obstacles. C'est le couple formé par le baron d'Anthouard et Mlle Laguerre

Le baron d'Anthouard et Mlle Laguerre
gagnants du steeple couplé de Tunis

qui a remporté la victoire en 40 m. Le jury était composé de MM. le baron Fleury, le commandant Dodeliey et Berkelez, consul d'Angleterre. Le marquis de Monville-Bianchi donnait le départ et le général Larrivel distribuait les prix.

LA MORT DE PICOT

Dans notre compte rendu des épreuves de la semaine, nous signalons la mort de Picot, le demi-sang de M. Thiébaux; bien que Picot fût assuré pour 10.000 fr., il était à

La mort de Picot, a M. Thiébaux, a Saint-Ouen
(4 mars).

réclamer pour 7.000 fr. et allait gagner un prix de 3.000 fr. La mort du fils de Melchior est une perte pour son propriétaire.

Ah! l'assurance des chevaux de courses! Dieu me garde d'en médire, car l'institution est utile et même nécessaire, mais bientôt il y aura autant d'assureurs que de propriétaires. Il faut croire que les affaires des premières Compagnies furent bonnes, car depuis un an, c'est la lutte " aux meilleures conditions " entre les diverses Compagnies qui, toutes, ont de nombreux représentants sur le turf; c'est notre excellent confrère de Chazelles qui a lancé le " Gladiateur " et qui va bientôt inaugurer un nouveau Tattersall; c'est M. Mesnard, directeur du Haras de Gouvieux, qui représente le Lloyd anglais; ce sont MM. de Saint-André, Desbons et Serre qui sont là pour la Prévoyante; ceux-là sont des sportsmen, mais que l'ange qui veille sur les propriétaires et les entraîneurs les garde des sous-courtiers!

LE CHAMPIONNAT DE FLEURET DES OFFICIERS

La Société d'Encouragement de l'Escrime vient de faire disputer, pour la première fois, un championnat de fleuret pour officiers. Les épreuves éliminatoires se sont disputées au Cercle militaire Bellechasse, et la finale, dimanche dernier, au Grand Hôtel. L'épreuve comprenait un championnat individuel, qui fut gagné par le capitaine Darras, du 25e d'artillerie, suivi du capitaine Baignol, de l'Etat-Major; du lieutenant Perrot, du capitaine Soudois, du lieutenant Merle et du lieutenant de Saint-Germain.

Le capitaine Darras
(25e régiment d'artillerie), vainqueur du Championnat de fleuret des officiers.

L'épreuve par équipes de régiments a donné la garde du challenge à l'équipe de Saumur, représentée par MM. Condoune, Perrier et Deffis, tous trois anciens élèves de Kirchhoffer, battant en finale l'équipe du 39e de ligne, représentée par MM. Fleury, Randabel et Vignerol.

M. H. de Villeneuve présidait, assisté du général Brugère, du général Burnez, des généraux Baillod, Langlois, Geny et des membres du Comité.

BLOC-NOTES

PHOTOGRAPHIE

Nous sommes heureux d'informer ceux de nos lecteurs qui s'occupent de photographie que M. E. Forestier, le vulgarisateur bien connu, signera dorénavant la rubrique spéciale à laquelle nous réserverons, régulièrement chaque semaine, une place dans la Vie au Grand Air.

Les amis, nombreux, de la chambre noire liront avec plaisir, pensons-nous, les conseils d'un praticien compétent, conseils qui les aideront à triompher très aisément des petites difficultés, plus apparentes que réelles, que l'on rencontre parfois dans les manipulations photographiques.

En outre, notre nouveau collaborateur répondra par lettre particulière, à titre gracieux, à toute demande de renseignements, si le correspondant joint un timbre pour la réponse.

Préparez-vous

Je dois tout d'abord déclarer que mes communications n'intéresseront que ceux qui ne considèrent la photographie que comme moyen de distraction — pas plus; il ne sera donc jamais question ici de symboles, de formules algébriques et d'exposés scientifiques.

Il n'est pas du tout nécessaire pour faire un cliché et en imprimer une image positive d'être un chimiste ou un physicien; aujourd'hui, les manipulations sont réduites à leur plus simple expression, elles sont à la portée de toutes les intelligences. L'ordre, la propreté, la patience et la volonté d'atteindre un but, tout le secret de la réussite est là.

La saison attendue par les excursionnistes qui, dans leurs pérégrinations, sont toujours accompagnés de leur détective, est proche; il est temps pour eux d'examiner attentivement leurs appareils et accessoires avant de s'en servir à nouveau. Cet examen est de rigueur; l'amateur prévoyant ne manquera pas de vérifier si tous les organes de sa chambre noire ou de sa jumelle fonctionnent bien, si les produits chimiques n'ont pas subi une altération par le temps pendant le repos d'hiver.

Une excellente mesure à prendre — elle est même indispensable — est celle qui consiste à enlever toutes les poussières qui ont pu pénétrer dans l'intérieur des appareils et sur les lentilles des objectifs. Ces poussières sont la cause de toutes sortes de désagréments par la suite : l'objectif est moins lumineux, il ne permet pas les instantanés très rapides; en outre, un objectif poussiéreux donne des clichés gris, des images qui manquent de relief, voilées; dans l'intérieur de l'appareil les poussières voltigent, se fixent sur les plaques sensibles; autant de picotures et de trous innombrables, trous qui se traduisent par des points transparents après le développement de ces plaques; on s'en console, il est vrai, en accusant les fabricants de livrer des émulsions défectueuses.

L'enlèvement des poussières sur les lentilles d'un objectif de prix ne s'effectue pas sans précautions, car un simple essuyage à la peau de chamois ou avec un linge souple peut altérer leur polissage et, à la longue, l'opération plusieurs fois répétée, peut compromettre leurs principales qualités. On passe, avant toute autre chose, à la surface des lentilles un pinceau propre, bien sec, pour retirer les infiniment petits corps durs susceptibles de rayer le verre et, si la transparence ne laisse rien à désirer, il est préférable de s'en tenir là; si l'on juge que malgré le passage du pinceau un frottement plus énergique est nécessaire, il faut alors se servir d'un petit tampon de papier de soie.

Pour l'intérieur de l'appareil le nettoyage est moins délicat; on enlève les poussières avec un chiffon légèrement humide que l'on passe partout; un chiffon sec serait d'une efficacité douteuse, il déplacerait les corpuscules sans les retirer; le chiffon humide — à peine — est passé également dans l'intérieur des châssis porte-plaques dans le même but de nettoyage.

Tous ces petits riens négligés ont souvent des conséquences regrettables : quand sur un cliché portrait il n'y a qu'un seul défaut, un seul point noir ou transparent, neuf fois sur dix on le découvrira sur l'œil du sujet et il n'en faut pas davantage pour rater son négatif.

En photographie, un détail en apparence insignifiant peut être la cause d'un insuccès complet; nettoyez bien vos appareils avant de vous mettre en campagne, préparez-vous dès maintenant, car sûrement le temps vous manquera dans la belle saison.

E. Forestier.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Les Bagages d'un Touriste

Rechanges de promenade. — chambres a air et enveloppes. — comment les placer dans la voiture

Dans notre dernier article, nous avons établi l'absolue nécessité d'emporter des rechanges.

Nous avons également indiqué que le choix des pièces dont il fallait se munir variait nécessairement avec la nature et la durée du voyage. On conçoit, en effet, que tel approvisionnement qui suffirait largement pour une excursion d'une journée pourrait n'être que fort insuffisant s'il s'agissait d'un voyage de plusieurs jours ou de plusieurs semaines. Les services qu'il serait alors de nature à rendre deviendraient insignifiants.

Supposons, aujourd'hui, que l'on parte pour une promenade ordinaire, c'est-à-dire d'une journée seulement.

Etant donné toujours que les 4 roues sont égales, le maximum que l'on doive emporter consisterait, à notre avis, en une enveloppe de rechange et deux chambres a air. Mais n'est-ce pas là s'encombrer un peu et ne peut-on pas réduire cet approvisionnement?

A la rigueur, il est possible de supprimer l'enveloppe et de ne conserver que les deux chambres à air. Encore, cette précaution n'est-elle dictée que par le désir d'éviter une réparation toujours un peu longue et un peu ennuyeuse sur la route en cas de crevaison, et surtout d'éviter une réparation généralement hâtive et mal faite.

Dans ces conditions, nous conseillons donc nettement d'emporter quand même les deux chambres de rechange.

Quant à l'enveloppe, il est toujours facile, avec un emplâtre et un manchon-guêtre, de réparer une coupure, même grave, qui pourrait survenir.

Comment doit-on placer les chambres à air de rechange que l'on emporte?

Trop souvent, les chambres de rechange sont mises, avec ou sans emballage, dans les coffres à outils, où elles voisinent avec toutes sortes d'objets dont le contact peut occasionner leur perte. Là n'est pas leur place, et nous ne saurions trop insister sur ce fait.

Les chambres à air doivent être emballées **très soigneusement** dans des sacs en toile caoutchoutée, talqués à l'intérieur de façon à ce que le frottement contre les parois du sac n'ait pas d'effets fâcheux sur les chambres. Mais il ne suffit pas de les emballer convenablement, il faut encore les placer dans un endroit où elles seront à la fois à l'abri des outils qui pourraient les perforer, des corps gras qui pourraient en altérer la substance, enfin de la lumière ou de la chaleur, agents également destructeurs du caoutchouc dont elles sont faites

La conservation des rechanges est un point capital sur lequel on ne saurait trop insister. La moindre négligence à cet egard peut faire encourir le risque de n'avoir sous la main, quand on veut s'en servir, que des objets détériorés, incapables de vous sortir d'embarras. C'est en vain qu'alors on pesterait contre le fabricant; c'est à sa propre imprévoyance qu'il faudrait s'en prendre.

Il est certain que si un accident arrive au moment où on aura besoin d'une chambre à air pour continuer sa route on ne trouve qu'une pièce inutilisable, il aurait mieux valu n'en point emporter du tout.

En dehors des enveloppes et des chambres à air comme rechanges, il y a d'autres accessoires que l'on ne doit pas non plus oublier. Ce sont ces accessoires qui doivent permettre au chauffeur de faire sur la route même une réparation qui permettra de gagner l'étape.

Nous traiterons la question de ces accessoires dans un prochain article.

Michelin et Cie

● ●

Le Propriétaire-Directeur de l'*American Register* nous prie d'annoncer que Mme Spencer n'appartient plus à l'*American Register* ni à son Supplément sportif depuis le 27 février dernier.

UNION DES TIRS ET SPORTS

Enfin, un de nos grands souhaits va se réaliser ; nous aurons à quelques minutes de Paris un vaste établissement où fraterniseront les Tirs et les Sports.

L'emplacement est situé à Ablon et a d'ailleurs été admirablement choisi :

Une plaine à deux étages, limitée par une immense pièce d'eau, avec un horizon magnifique ; des moyens de communication nombreux et commodes : de belles routes, la Seine, le chemin de fer, 58 trains par jour, trajet en 20 minutes, par la gare du quai d'Orsay à la gare d'Ablon, avec des trains électriques à partir du 1er juillet.

Nos renseignements sont précis, la Compagnie des chemins de fer d'Orléans nous le dit : dès l'été prochain, le service nouveau fonctionnera, les voies sont déjà placées.

Le champ de tir touche la gare d'Ablon.

Aucun stand n'est donc aussi près du centre de Paris ; il faut plus de temps pour aller en voiture à la Cascade et aux lacs du Bois de Boulogne qu'il n'en faudra pour aller à l'Union des Tirs et des Sports sans voiture.

Ce sera un charmant but de promenade pour les autos grands et petits ; d'autant qu'il y aura, nous dit-on, un excellent restaurant.

Un véritable lac en communication avec la Seine fournira à la flottille des bateaux à pétrole et à vapeur une escale, un pont avec ravitaillement.

Un Comité d'Etudes balistiques ; il fera appel à tous ceux qui se sont signalés par leurs travaux scientifiques et pratiques sur les armes, les explosifs et le tir de chasse.

Nous savons déjà que l'éminent ingénieur des Poudres et Salpêtres, M. Liouville, a bien voulu promettre son concours technique.

Après les magistrales études du colonel Souchier et les derniers travaux du colonel Journée, la balistique de chasse a ses lois et devient scientifique comme la balistique de guerre.

Voilà le programme à faire prévaloir. Assez de la routine ! C'est dans ce but que s'est constitué, sous la présidence de M. le général baron de La Roque, ancien directeur de l'artillerie au ministère de la Marine, un comité d'organisation qui compte déjà des personnalités telles que MM. :

Le comte d'Alincourt, rapporteur au Concours international d'armes de chasse ;

Paul Caillard ; le comte Clary, président du S.H.C. de France, président de la Société de Tir " le Pistolet " ; H. Desserteaux, membre du jury de Concours international d'armes de chasse ; le comte Goubaux, administrateur de la canonnerie du " Monobloc " ; Paul Manoury, directeur du *Tir Illustré* ; le baron de Vaux, directeur de l'*Illustré Parisien* ; M. P. de Saint-Maur, secrétaire, 43, avenue de Wagram.

Les études scientifiques seront complétées par la pratique et nous aurons l'Ecole de tir de chasse.

C'est une nouveauté en France, mais l'Angleterre, l'Allemagne et l'Amérique en ont depuis longtemps.

Le succès de ces écoles à l'étranger a été grand et leur utilité est incontestable ; les meilleurs tireurs vont enfin pouvoir se rendre compte des circonstances de leur tir ; en un mot, savoir comment ils tirent, comment leur fusil porte, et quand ils manquent, car les plus grands fusils manquent quelquefois ; savoir qui est en faute, eux ou leur fusil.

L'école de tir donnera le moyen d'étudier à la fois l'arme, le fusil et les méthodes de tir.

Les débutants surtout se réjouiront de pouvoir s'exercer à l'aise, scientifiquement, avant de se risquer dans les Sociétés de chasse. Ils ne s'exposeront plus à être appelés mazettes, ou c'est qu'ils l'auront voulu.

Nous ne pouvons donc qu'encourager nos lecteurs à s'intéresser à une entreprise dont ils seront les premiers à profiter.

Ils peuvent, en se ménageant d'agréables distractions, faire une bonne affaire dont ils seront à la fois les clients et les commanditaires.

Ils n'ont que l'embarras du choix, il y en a pour tous les goûts :

Les tirs les plus variés : tir aux pigeons, au balltrapps, au gibier artificiel. Tir à balle courte et à longue distance. Tir au pistolet au grand air. Escrime au grand air. Nouveautés qu'apprécieront certainement les vrais amateurs.

Puis le tir à l'arc redevenu fort à la mode en Amérique et en Angleterre et qui n'a jamais cessé d'être pratiqué dans l'Ile de France.

Ecole de natation sans danger dans une vaste pièce d'eau, un lac clair et limpide.

Tennis, croquet, football, courses à pied, exercices athletiques. Comme après tout cela un bon bain sera hygiénique et reposant !

Le tir aux pigeons offrira les derniers perfectionnements ; il s'inspirera de celui du Bois de Boulogne, que préside si bien M. le baron Gourgaud. Avec la plus grande courtoisie, ce dernier a bien voulu mettre tous les renseignements désirables à la disposition des organisateurs du Parc d'Ablon.

M. Paul Simon, architecte, s'est chargé de la préparation des plans et de la direction des travaux.

Nous pouvons affirmer qu'il a réussi merveilleusement ; l'ensemble est charmant et pratique.

Le succès de l'entreprise est donc certain ; d'ailleurs, les souscripteurs en seront les premiers clients et les premiers bénéficiaires.

Les organisateurs ont voulu avant tout protéger les interêts des souscripteurs et assurer, avant toute répartition, l'intérêt et l'amortissement du capital versé en dix années.

Si les souscripteurs le désirent, ils reçoivent même le remboursement d'avance en Bons de la Société valables pour tous les tirs, les sports et distractions quelconques, avec une prime de 20 à 50 o/o sur les tarifs.

Les actions remboursées continuent à participer aux bénéfices.

Les souscripteurs de 5 actions ont droit de vote aux assemblées générales.

Nous recommandons donc à la bienveillante attention de nos lecteurs notre supplément ; il contient des bulletins de souscription qu'ils voudront bien remplir et envoyer à l'adresse indiquée.

E. NANGIS.

FINANCE

Une leçon !

Grâce à la guerre russo-japonaise, notre place a reçu une rude leçon ! La liquidation de fin février a révélé que le marché s'était livré à une spéculation exagérée dont les suites risquaient de lui être funestes.

S'il s'en remet — et il s'en remettra — il le devra au concours puissant de l'épargne, dont les achats ont soutenu les cours qui s'effondraient devant le désarroi de l'agiotage, et à l'énergie de la Chambre Syndicale des Agents de Change, dont les mesures — mesures très sages de précaution et de surveillance — ont entravé les agissements des baissiers.

Les joueurs ne nous inspirent aucun intérêt ; même leur déconfiture nous agrée, puisqu'elle a permis à l'épargne d'opérer des placements fructueux. Nous avons observé avec plaisir que les titres qui restent toujours à l'abri des coups de bourse, par exemple la plupart des actions de Sociétés industrielles, ou bien ont conservé leur niveau, ou bien ont monté. Ainsi les Micro-Phonographes Bettini se sont avancés de 140 à 165 francs, tandis que se maintenaient en fermeté absolue les Charbonnages des Alpes, de Melincourt et de Matallana, les Zincs de Styrie, les Mines d'Anthracite de Regny, les Houillères de la Corrèze et autres valeurs de ce groupe.

Les " bas de laine " sont judicieux. Ils apprécient que la guerre russo-japonaise, ou un conflit entre la Turquie et la Bulgarie, ou même une conflagration générale ne saurait impressionner fâcheusement — quelquefois, c'est le contraire — les titres industriels, alors que les rentes sont sujettes à des écarts et à des fluctuactions redoutables !

C. LEVRAI.

Les Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

0 FR. 75 la ligne de 40 lettres

Petites annonces commerciales : 1 fr. 50 la ligne.

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

Il ne se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

ASSURANCES SPORTIVES

Les **Assurances Spéciales**, *20, rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** envoient donner verbalement toutes les explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41.

Mercédès
Mercédès
Mercédès

AGENCE EXCLUSIVE :
E. LAMBERJACK
95, boulevard Gouvion-Saint-Cyr ○ Paris.

AUTOMOBILES

A vendre :
A CLEMENT-BAYARD 12 HP, tonneau, occas.
DIETRICH 1903, 24 ch., double-phaéton, occasion.
PANHARD-LEVASSOR, 24 ch., tonneau, occasion.
PANHARD-LEVASSOR 1903, 15 ch. doub.-ph., occ.
CLEMENT, 8 ch., tonneau, occasion.
DE DION, 9 ch., tonneau, occasion.
PANHARD-LEVASSOR, 10 HP, tonneau carburateur Krebs, occasion.
G. RICHARD, 10 ch., double-phaéton, occasion.
Coupé DE DION-BOUTON, 6 ch. direction intérieure, carrosserie d'été, 2 places.
Vente — Achat — Echange.
E. Loste, 37, rue Brunel. Téléphone 555-43. (1387)

Auto-Palace, 77 *bis*, aven. de la Grande-Armée. Tél. 524-27. Agence principale de vente pour les voitures DE DIETRICH, Panhard et Levassor, Mors, Renault frères, etc., avec carrosseries de grand luxe, au gré des clients. Garage modèle. Atelier de réparations. (1388)

Garage central, 4, rue Buffault (faub. Montmartre). Téléph. 307-52. Installation unique. Surveillance de tous les instants. Atelier de réparations, accessoires, pièces de rechange. On trouve au Garage Central des voitures neuves et d'occasion de toutes les grandes marques. (1389)

Mce Outhenin-Chalandre

La plus importante Maison d'Automobiles

4, rue de Chartres, à Neuilly-s.-Seine
TÉLÉPHONE 538.57
32, av. de la Grande-Armée, à Paris
TÉLÉPHONE 511.47

LIVRE TOUJOURS A VUE ET A BREF DÉLAI :
Les PANHARD et LEVASSOR 7, 10, 15, 18, 24 HP
Les RENAULT Frères 7, 10 et 14 HP
& les C. G. V. 15, 20, 25 et 40 HP
○ ○ Prix défiant toute concurrence ○ ○
REMISE IMPORTANTE sur pneus et accessoires
RENSEIGNEMENTS FRANCO SUR DEMANDE

AVIS

On ne doit pas acheter une voiture automobile
Panhard et Levassor
Renault frères, C.G.V., Clément, etc.
Sans s'adresser ou sans connaître les conditions de la Maison :

Mce Outhenin-Chalandre

4, rue de Chartres, à Neuilly-s.-Seine
TÉLÉPHONE 538.57
32, av. de la Grande-Armée, à Paris
TÉLÉPHONE 511.47

Seule Maison qui peut vendre à des conditions exceptionnelles
RENSEIGNEMENTS FRANCO SUR DEMANDE

Châssis Renault, 1904, 10 chx, 2 cyl. Riégel, 5, rue Brunel. (1390)

Pour cause de départ. A vendre moto Peugeot, moteur Jedel 1 ch. 1/2, marche parfaite, bon état, pièces de rechange, à prendre de suite : 450 fr. Ecrire : Brun, rue St-Jean, Niort (Deux-Sèvres). (1391)

CHIENS

Grand Chenil Parisien, 500 médailles. Chiens de toutes races. Ravry, 4, r. de l'Etoile, Paris. (1392)

COURS ET LEÇONS

Cours d'instruction par correspondance pour jeunes filles et petits garçons, dirigé par Mlle E. Smyth, professeur de la Ville de Paris, 10, rue Lalo, Paris. (1393)

DEMANDES D'EMPLOIS

Célibataire, 25 ans, dispensé de tout service militaire, bonne instruction, excellente famille et rétérences, ayant permis conduire, connaissant à fond commerce vélos, réparations cycles, autos, sachant faire correspondance, demande place vendeur ou voyageur, ou encore chauffeur, habitué campagne, s'y retirerait volontiers, a fait 3 ans travail atelier, pourrait faire tous travaux d'intérieur, au besoin secrétaire de son patron. Ecrire E. G., bureau *Auto*, 10, rue du Faubourg-Montmartre. (1394)

DEMANDES DE NUMEROS

Vie au Grand Air. — A quel prix céderait-on n° 142, Juin 1901 ? Pressé. Mallié, Bourg-Argental (Loire). (1395)

LOCATIONS

Château meublé ou non, avec ou sans chasse, parc 20 hectares. Forêt de Chantilly. A louer pour 8 ans. Ecrire M. Dulong, 22 *ter*, rue Le... gendre. (1396)

OCCASIONS

A vendre 159 numéros de la *Vie au Grand Air*, y compris les 37 premiers parus. Adr. offres à R. Boxho, rue Grandjean, Verviers (Belgique). (1397)

Collection complète *Vie au Grand Air*. T. b. état, au pl. offrant au-dessus 30 francs. D'Availles, Orsème, p. Chartres. (1398)

PRODUITS ALIMENTAIRES

Huile d'Olive, demande représentants. Durand, rue Réattu, Arles-sur-Rhône. (1399)

Eug. PIROU

Photographe des Célébrités contemporaines
5, Boulevard Saint-Germain, 5
HOTEL PRIVÉ **Téléphone : 808-83**
Vient d'installer, au rez-de-chaussée de son hôtel, un atelier spécial pour opérer à la **lumière artificielleinstantanément**, *par tous les temps, même la nuit. Les résultats obtenus sont plus beaux que ceux produits par la lumière du jour.*
NOTA.— **Eug. PIROU** *reçoit lui-même* **5, boulevard Saint-Germain** *et non ailleurs.*

Lire MUSICA

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS

MOTEURS
pour Motocyclettes et Voitures
TRANSFORMATION DE MOTEURS

H. DECKERT & Cie
BUREAUX : 63, rue Bayen
USINE : 20, rue Bacon
PARIS (XVIIe) Téléphone 552-49

AUTOMOBILES
GILLET-FOREST
7, 10 et 12 chevaux
75, Avenue de la Grande-Armée PARIS

OTONAPHTA
ESSENCE SPÉCIALE
POUR AUTOMOBILES
en Bidons de 5 et 10 litres
DANS TOUTE LA FRANCE

LAIT de VIOLETTES SAVON CRÈME POUDRE ESSENCE
GARANTI aux *FLEURS NATURELLES*, possédant les qualités requises pour la **BEAUTÉ** et la **FRAICHEUR** du **TEINT**
Se méfier des Produits artificiels.— SOCIÉTÉ HYGIÉNIQUE, Paris, et bons Parfumeurs

Imp. de Vaugirard, 152, rue de Vaugirard, Paris. — H.-L. MOTTI, directeur.
Le Gérant : JARRIGE.